
3 1761 03986 7908

COURS

D'ÉCONOMIE POLITIQUE.

Ouvrages du même Auteur:

Histoire et description des voies de communication aux États-Unis et des travaux d'art qui en dépendent, 2 vol. in-4° avec un atlas in-folio de 25 planches gravées sur acier, savoir : les plans, coupes et machines par Adam, et les cartes géographiques par Tardieu. Prix, 50 fr.

Lettres sur l'Amérique du Nord, 4me édition, 2 vol. in-8° avec une carte. Prix, 16 fr.

Des Intérêts matériels en France. Travaux publics, routes, canaux et chemins de fer. 1 vol. format grand in-18 accompagné d'une carte. Prix, 3fr. 50 c.

Essais de politique industrielle. *Souvenirs de voyages*, France, République d'Andorre, Belgique, Allemagne, 1 vol. in-8°. Prix, 8 fr.

Isthme de Panama. Examen historique et géographique des différentes directions suivant lesquelles on pourrait le percer et des moyens à y employer, suivi d'un aperçu sur l'isthme de Suez, 1 vol in-8° avec une carte. Prix, 4 fr.

Discours prononcé à l'inauguration du Cours d'Économie politique fait au collége de France, et discours d'ouverture du Cours de l'année 1841-42, in-8° sur beau pap. Se vend séparément du Cours, 1 fr. 25 c.

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
Rue Racine, 28, près de l'Odéon.

COURS
D'ÉCONOMIE POLITIQUE

FAIT AU

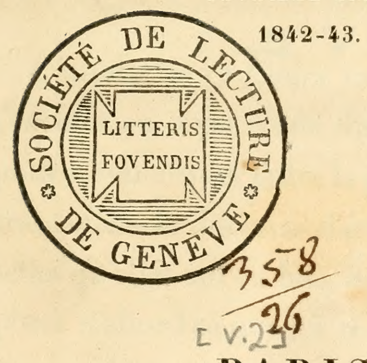
COLLÉGE DE FRANCE,

PAR

MICHEL CHEVALIER.

DEUXIÈME ANNÉE,

1842-43.



PARIS.

CAPELLE, LIBRAIRE-ÉDITEUR,

21, RUE DE L'ODÉON.

—

1844.

AVERTISSEMENT DE L'AUTEUR.

L'auteur de ce *Cours* ne croit pas inutile de s'excuser au sujet d'une disparate que le lecteur pourra remarquer entre le programme qu'il avait tracé dans le discours d'ouverture, et les leçons telles qu'elles ont eu lieu. Son intention était d'exposer d'abord ce qui lui restait à dire sur les travaux publics, dans leurs rapports avec la science économique, et le premier semestre semblait devoir amplement y suffire, après tous les développements qu'avait compris le cours de l'année

précédente (1) sur le même sujet. Il serait entré ensuite aussi avant que possible dans la théorie du Crédit. Au lieu de cela, le Crédit n'a même point été effleuré dans le cours de 1842-43, et a été tout entier réservé pour l'année scolaire 1843-44. C'est, d'abord, que la question de l'application de l'armée aux travaux publics s'est beaucoup étendue. Et puis les discussions d'économie publique, qui maintenant occupent un bon nombre d'esprits distingués, et auxquelles on ne voit pas pourquoi un enseignement public aussi général et aussi spéculatif que l'est celui du Collége de France, resterait étranger, l'ont déterminé à aborder un sujet fort délicat, celui de l'*organisation du travail*, dont tout le monde aperçoit le lien naturel avec l'application de l'armée aux travaux publics, car dans cette application, la plus forte organisation qui subsiste dans les sociétés modernes, celle de l'armée, se

(1) L'auteur croit devoir, à cette occasion, exprimer sa reconnaissance à M. Auguste Broet, qui, pour le *Cours* de cette année précédente 1841-42, a revu et remanié, en conservant parfaitement intacte la pensée exprimée dans la chaire, et en mettant habilement en relief tous les détails de faits et de nombres, les notes sténographiques recueillies par M. Prévost, dont tout le monde connaît le mérite en ce genre.

trouve en présence du travail. Il ne se flatte aucunement d'avoir indiqué une solution. Il a cherché seulement à déblayer le terrain, qui était encombré de matériaux divers et hétérogènes, à classer ces matériaux, et à distinguer ceux qui doivent être employés, de ceux qu'il faut soigneusement laisser à l'écart, quelque apparence de solidité qu'ils puissent présenter. De la sorte, il a eu lieu de démontrer que les hommes généreux et éclairés, dont les efforts avaient lancé l'industrie moderne dans les voies de la concurrence, n'avaient pas fait faire fausse route à la civilisation. Il attache un grand prix à ce que le lecteur sache qu'il n'a pas eu d'autre prétention.

COURS

D'ÉCONOMIE POLITIQUE

DE 1842-43.

DISCOURS D'OUVERTURE.

MESSIEURS,

Ceux d'entre vous qui sont venus m'écouter l'an dernier savent quelle est la pensée qui m'anime dans cet enseignement, quel est, à mes yeux, le principe de l'économie politique. Certes, cette enceinte est réservée à la science; la politique reste à la porte, ce n'est pas nous qui essayerons de lui faire franchir le seuil. En même temps que nous nous tenons renfermé dans le cercle de la science, nous nous adressons à la raison de l'homme, à son bon sens. Nous n'avons rien à dire aux passions; il ne nous appartient pas de traiter avec ces hautes mais capricieuses puissances. Cependant le nom de cette chaire est celui de l'économie *politique ;* donc il nous est commandé de nous occuper des intérêts généraux des sociétés humaines, et il ne nous est pas interdit de songer à la situation particulière de la société au

milieu de laquelle nous vivons. C'est la science que nous cultivons ici ; c'est la science abstraite, mais ce n'est pas la science imaginaire ; c'est celle qui a mission d'éclairer la pratique, la pratique dont elle s'inspire à son tour.

D'après cela, Messieurs, le programme de l'enseignement que je vous ai présenté, et que je continuerai à dérouler devant vous, a été celui-ci :

Depuis cinquante ans, la Société européenne en général et la Société française en particulier éprouvent un renouvellement dont les exemples sans doute ne manquent pas absolument dans l'histoire, mais qui est plus caractérisé, plus complet, plus universel peut-être que tout ce qui s'était passé de semblable dans la série des siècles. Pendant la génération qui nous a précédés, cette transformation sociale s'opérait brusquement, violemment, au sein de douleurs horribles, de déchirements affreux. De nos jours et à jamais, nous avons le droit de l'espérer, ce n'est plus un cataclysme. L'œuvre se poursuit, mais graduellement et avec mesure, sous les auspices de la paix.

Un autre équilibre s'assied. L'un des traits les plus visibles de cette métamorphose, c'est la diffusion du bien-être. De plus en plus les hommes sont habiles à travailler, excellent à tirer parti des forces de la nature. En retour de leur travail, ils sont admis à une aisance toujours croissante, et de jour en jour plus générale. En présence de ce résultat, l'homme d'État se sent rassuré. Il juge que ce sont autant d'éléments de stabilité répandus dans la société, autant de points fixes sur lesquels il peut s'appuyer. Le moraliste se félicite et remercie la Providence, car

il voit ses semblables affranchis d'une misère qui les dégradait. Ce développement rapide du bien-être à la faveur du travail sera, aux yeux de la postérité, le titre d'honneur de notre époque.

Car, Messieurs, c'est un immense service rendu à la cause de la liberté et de la dignité humaine. Ce n'est point le règne de la matière qui arrive sur la terre; c'est, au contraire, l'espèce humaine qui triomphe et asservit la matière à ses désirs, à ses lois. Tous les progrès matériels ne dérivent-ils pas en effet de l'esprit humain? ne sont-ce pas des conquêtes de l'intelligence?

La matière règne despotiquement dans les sociétés arriérées; plus vous remontez vers les temps antiques, et plus vous trouvez l'homme opprimé par ses besoins matériels, plus vous le voyez courbé devant eux et leur obéissant comme un vil esclave. Sa raison est au service de ses appétits brutaux. Tous les matins, la pensée du sauvage, à son réveil, n'est pas d'honorer Dieu, ni de savoir à quels devoirs il vaquera, ce qu'il pourra faire pour la culture de son esprit et de son cœur, pour l'avancement moral ou intellectuel de sa famille et de ses pareils; c'est de savoir comment il se procurera une grossière pâture.

En ce sens, Messieurs, l'économie politique, science des intérêts matériels, peut aspirer à servir activement, puissamment même, la cause de la liberté de l'homme, de cette liberté générale qui consiste pour chacun à développer ses facultés et à les exercer pour le plus grand avantage de lui-même et de ses semblables. Cette définition de la liberté, je le sais, n'est pas celle de la langue politique; mais nous ne som-

mes pas astreints à parler ici cette langue : et, définie ainsi, la liberté vous paraîtra encore, je l'espère, un bien digne d'envie.

Cela posé, ce progrès du bien-être dont nous sommes les témoins résulte de l'accroissement de la puissance productive des sociétés, et par ces mots, l'accroissement de la puissance productive, vous savez qu'il ne faut pas entendre une surexcitation maladive, fébrile, qui exagérerait subitement la quantité de production de telle ou telle industrie en particulier. L'accroissement de la puissance productive, c'est une plus grande production pour une même quantité du travail humain, non pas seulement dans une série particulière d'ateliers, mais dans l'ensemble de l'industrie agricole, manufacturière et commerciale, afin que, pour un même nombre d'hommes, la société ait plus de produits à sa disposition. Ainsi entendue, la question de la création d'une plus grande masse de produits domine celle de la répartition des produits elle-même. Ce n'est pas que celle-ci ne soit du premier ordre ; certes, le partage des produits du travail est digne de toute la sollicitude de quiconque a de l'intelligence et du cœur. Cependant, Messieurs, elle est moins urgente à discuter, et pratiquement elle sera moins embarrassante que celle de l'accroissement harmonique et régulier de la production.

Occupons-nous donc d'avoir plus de produits, sans rien précipiter, en équilibrant toute chose. Quoi que l'on puisse dire, ce sont des produits qui manquent aujourd'hui avant tout, car il y a encore un grand nombre d'hommes qui sont plus mal nourris, plus mal logés, plus mal vêtus qu'il ne leur convient, et

qu'il ne plaît à nous-mêmes, qui nous sentons leurs semblables. C'est donc à avoir plus de produits qu'il faut surtout aviser aujourd'hui. Procéder autrement, ce serait tomber dans le travers que le fabuliste a décrit dans l'apologue des chasseurs trop pressés de vendre la peau de la bête qui se promenait pleine de vie dans la forêt. Tout nous autorise à croire d'ailleurs que, lorsqu'il y aura une plus grande quantité de produits, le partage de cette production supplémentaire se fera avec équité. Pour cela il y a toute chance. L'histoire nous le montre : cette multiplication des produits a toujours été, comme la multiplication des pains de la parabole, au profit de la multitude souffrante. Dans le temps où nous vivons, dans l'ère qui s'ouvre devant nos pas, la répartition équitable a des garanties inconnues jusqu'à nous : la religion a accoutumé les hommes à se regarder comme des frères, et la loi fondamentale de l'État est celle de l'égalité proportionnelle. L'égalité proportionnelle, Messieurs, c'est l'équité.

Ainsi, le grand problème dont l'économie politique doit, de nos jours, examiner les termes, pour la solution duquel elle est sommée de réunir tous les éléments en son pouvoir, est celui de l'accroissement de la puissance productive du genre humain. Indépendamment des machines, sur lesquelles nous nous sommes expliqué l'an dernier, il y a trois moyens généraux d'accroître la puissance productive, trois procédés que l'économie politique n'a pas découverts, trois ressorts que les peuples mettent déjà en œuvre. Ce sont les voies de communication, les institutions de crédit, l'éducation professionnelle.

L'éducation professionnelle dresse l'intelligence et

les doigts de l'homme à mieux produire et à produire plus. Les institutions de crédit permettent d'utiliser les capitaux, c'est-à-dire les fruits du travail antérieur, à féconder le travail de la génération présente, celui même des races futures. Souvent aussi elles fournissent aux hommes un instrument d'échange en place de la monnaie, lorsqu'ils n'ont pas en quantité suffisante les métaux précieux qui sont principalement consacrés à cet usage. Les voies de communication rapprochent les produits et le consommateur, les matières premières et le producteur.

Je vous ai entretenus l'an passé des voies de communication, je continuerai encore pendant une partie de cette année. L'an dernier, je me suis appliqué à vous montrer spécialement l'influence que les voies de communication exerçaient sur le bon marché. Le bon marché est une condition en l'absence de laquelle le plus grand nombre des hommes resterait éternellement étranger aux joies de la consommation. Le bon marché, c'est une sorte de transfiguration industrielle du principe politique de l'égalité. Les voies de communication, au point de perfection où les a élevées l'intelligence, transportent l'homme à son gré, en peu de temps et à peu de frais, d'une ville à l'autre, de l'extrémité à l'autre d'un État, d'un point à l'autre de la planète qui lui a été assignée pour domaine; elles lui fournissent le moyen de consommer en tous lieux les produits de tous les climats, même des plus éloignés. Par là, elles étendent et affermissent la domination du genre humain sur le globe terrestre. C'est, sous une nouvelle forme, le triomphe de l'esprit sur la matière.

Cette année, nous examinerons les voies de com-

munication sous le rapport des moyens et des agents d'exécution. Nous ferons la revue des forces qui sont en mesure de coopérer à cette œuvre, et de cette inspection il résultera pour vous, je l'espère, qu'à cet égard les hommes sont, s'ils le veulent, en état d'accomplir de bien grandes choses.

Parmi les questions que soulève l'accomplissement des travaux publics, il en est une qu'à diverses époques l'économie politique a discutée, et à laquelle elle a donné des solutions différentes, selon les idées qui régnaient autour d'elle : je veux parler de la participation des gouvernements à ces entreprises.

Cette question devra occuper notre attention. Par son étendue, par la variété des sujets qu'elle embrasse, elle peut être considérée comme impliquant tout un système d'économie politique.

Des esprits distingués ont enseigné pendant longtemps qu'il n'appartenait pas à un gouvernement de s'immiscer dans les travaux publics, qu'il ne saurait y réussir, que l'industrie privée seule pouvait s'en charger avec succès. Dès à présent, je tiens à vous déclarer que je ne partage pas cette opinion absolue. Je vous en signalerai l'exagération et même les dangers. Je ne vous recommanderai pas l'opinion diamétralement opposée : il s'en faudra. Je ne vous dirai pas que l'État doit tenir en sa seule main tous les fils du réseau des communications, construire toutes les voiesde transport, de ses seuls deniers, par ses seuls agents. En général, les théories absolues et exclusives, de quelque nature qu'elles soient, ne sont pas celles que je vous enseignerai. Je les crois grosses de périls : *in medio virtus.* La justice et la raison sont

à égale distance des deux extrêmes : vérité féconde, opportune dans tous les temps, mais surtout dans le nôtre, qui doit l'avoir apprise à ses dépens.

De tout temps, les gouvernements se sont mêlés des voies de communication, et en général des travaux publics. Les gouvernements des temps anciens, qui avaient pour le sort des populations plus de sollicitude qu'on ne l'a dit souvent, ont accompli de vastes ouvrages pour l'assainissement de leurs territoires, pour l'irrigation des terres, pour l'établissement de rapports plus faciles entre leurs diverses provinces. La fable de l'hydre de Lerne n'est probablement que le récit figuré d'un desséchement de marais. La vallée du Nil avait été sillonnée, par les rois et les prêtres de l'Égypte, de canaux d'arrosement, et parsemée de digues. A Rome, de grandes œuvres s'accomplissaient par les soins de l'État. Les empereurs et les consuls employaient leurs soldats à jeter des ponts, à tracer des chaussées dont la solidité est demeurée proverbiale, à endiguer les fleuves et à dessécher les marécages. Vous savez enfin que le plus long des canaux qui existent sur la terre, le grand canal de la Chine, a été conçu et exécuté par l'État, dans la vue toute populaire de favoriser le transport des denrées nécessaires à l'alimentation publique des provinces méridionales de l'empire à celles du nord. Vous ne l'ignorez pas, c'est l'utilité extrême de cette communication qui a attiré vers elle, il y a peu de mois, les forces britanniques; c'est parce que c'est littéralement une artère de l'État que le gouvernement chinois, quand il a vu l'armée anglaise installée sur les bords de son canal, s'est empressé de demander la paix à ceux qu'il dédaignait

auparavant sous le nom de barbares aux cheveux rouges.

Cette intervention du gouvernement dans les travaux publics procédait donc souvent, chez les gouvernements anciens, d'un sentiment de sympathie à l'égard des peuples. Souvent aussi elle était inspirée par une pensée de convenance politique. Les gouvernements d'alors, pensant avec raison que l'oisiveté est la mère de tous les vices, jugeaient bon de ne laisser dans le désœuvrement ni la multitude de leurs sujets, ni leurs soldats, ni la jeunesse ardente qui peuplait les palais aussi bien que les camps. On doit croire que le désir d'offrir un but quelconque à l'activité des castes inférieures et des fils de la noblesse ne fut pas étranger à la construction des monuments prodigieux que le voyageur contemple avec stupéfaction sur les bords du Nil et dans la vallée du Gange. Ce n'était pas seulement l'orgueil de quelque prince ou de quelque pontife de Thèbes ou de Bénarès qui décrétait ces palais ambitieux, ces majestueuses pyramides, ces temples immenses, ces cryptes par lesquelles les hommes prenaient possession avec éclat des entrailles de la terre. J'imagine de même que dans la Rome des Paul-Émile et des Scipion, des Caton et des Marcellus, souvent tel pont ou tel édifice avait été ordonné non-seulement pour exercer les bras des légions pendant les rares instants où le temple de Janus était fermé, mais principalement pour occuper les clients des patriciens, pour les nourrir, pour les retirer d'un désœuvrement où ils eussent médité quelque visite nouvelle au mont Aventin. C'était une pensée d'ordre et de prudence politique telle qu'on pouvait en avoir alors.

De nos jours, l'intervention du gouvernement dans les travaux publics se présente avec un autre caractère que dans le passé, et se recommande à d'autres titres.

Il n'y a plus chez nous de patriciens jaloux de leur pouvoir et de leurs priviléges, ni de clients ou de castes inférieures dont il faille occuper les bras à remuer des terres ou des blocs de granit dans un but quelconque, à la seule fin de les soustraire à l'oisiveté. Depuis 1789, il n'y a plus en France qu'une nation, qu'une caste, qu'une tribu, comme diraient les Arabes. Il n'y a pas deux intérêts, il n'y en a qu'un. Tous tant que nous sommes, nous nous adonnons au travail : ceux-ci cultivent les sciences; ceux-là se livrent aux lettres ou aux arts; d'autres, de beaucoup les plus nombreux, se sont jetés dans les carrières diverses de l'industrie agricole, manufacturière et commerciale; ce qui restait des fils des anciens preux a suivi le courant, et les héritiers de familles privilégiées, prenant noblement leur parti, subissent, comme tous les autres hommes, la loi du travail. Vous apercevez aussitôt ce qui résulte de cette nouvelle donnée sociale : c'est que le travail est une grande puissance. Il n'y a rien au-dessus de lui. Vis-à-vis du gouvernement, il n'a plus l'attitude d'un humble roturier. L'industrie, la production, tout cela est synonyme, c'est aujourd'hui ce qu'était, sous Charles VII et Louis XI, le duc de Bourgogne, Philippe le Bon ou Jean Sans Peur. Les affaires de la production ne sont plus des hors-d'œuvre, des accessoires dont on s'occupait à ses moments perdus; ce sont des affaires d'État.

Ceci, Messieurs, peut sembler une digression; je

suis cependant en plein dans le sujet. J'ai prononcé le mot, et je le répète avec insistance, les voies de communication et les travaux publics sont maintenant des affaires d'État. Voilà pourquoi les gouvernements, au lieu de s'en tenir à l'écart, doivent s'en mêler de plus en plus. Y intervenir n'est pas pour eux un droit, c'est un devoir. Au surplus, sur le continent européen, vous voyez tous les gouvernements, tous ceux qui se sentent fermes sur leur base, s'y livrer avec ardeur.

Le sentiment de leur intérêt et le désir de maintenir leur autorité et leur influence les y poussent. Les attributions militaires du gouvernement semblent devoir s'amoindrir sous l'influence de l'esprit nouveau qui domine dans la civilisation, esprit de paix et de concorde entre les États, esprit d'égalité à l'intérieur.

La civilisation changeant ainsi de but d'activité ostensible, avoué, principal, et passant de la guerre à la paix, beaucoup de prérogatives du pouvoir perdent de leur éclat. Il est légitime aux gouvernements de chercher à substituer à ces attributions qui s'amoindrissent, à ces prérogatives qui pâlissent, d'autres attributs dont l'importance se développe, d'autres prérogatives qui soient très-apparentes, sinon éclatantes. Il est naturel qu'ils s'appliquent à se mettre à la tête du mouvement social; on n'est gouvernement qu'à cette condition. En conséquence, ils ont des motifs personnels, pour ainsi dire, de s'occuper des travaux publics.

L'intervention du gouvernement dans les travaux publics ne doit pourtant pas être un monopole. Rien de mieux que d'appeler les forces et les capitaux de

l'industrie privée à y concourir. Nous aurons à examiner les divers systèmes proposés ou mis en pratique pour unir dans ce but les efforts des pouvoirs publics et ceux des simples citoyens. Je vous signalerai particulièrement un système qui a été appliqué chez plusieurs peuples, et qui est propre à donner au gouvernement une attitude en rapport avec sa haute position, en même temps qu'il témoigne manifestement de l'importance politique conquise par les travaux publics : c'est le système de la garantie d'un minimum d'intérêt.

Il est une question qui a été débattue de nos jours et qui occupe encore beaucoup de bons esprits, qui même a, présentement, une place visible dans la pratique, celle de l'application de l'armée aux travaux publics. Nous aurons garde de la passer sous silence. Nous nous rendrons compte des vastes essais qui furent faits de l'emploi des forces militaires à ces améliorations dans les temps anciens et de ceux qui ont eu lieu dans les temps modernes. En France, par exemple, nous aurons à mentionner les routes stratégiques de l'Ouest et les fortifications de Paris. Nous devrons dire aussi comment les soldats concourent à la production, pour me servir du terme le plus général, en divers pays de l'Europe, notamment dans les provinces de l'Autriche qui confinent à la Turquie et en Suède. Du même point de vue, la constitution de l'armée prussienne appellera notre attention. Nous serons conduit ainsi à traiter sommairement d'une manière incidente diverses questions touchant les armées. Nous pourrions même, à l'occasion de ces forces si vigoureusement organisées, effleurer la question de l'organisation du travail.

Après les voies de communication, s'il nous restait du temps, j'aborderais la question du crédit et des moyens à l'aide desquels le crédit s'organise et se manifeste. L'économie politique, Messieurs, n'offre pas de sujet d'un intérêt supérieur. Le crédit est le côté par lequel l'industrie touche de plus près à la morale; car crédit est synonyme de confiance, et le crédit suppose la bonne foi. Dès à présent, je dois vous signaler la portée que j'attribuerai aux institutions de crédit, les conditions que je rechercherai en elles, l'objet qu'elles me paraissent devoir poursuivre.

Le but du crédit, c'est de rendre les fruits du travail antérieur disponibles et profitables pour le travail présent. C'est de faire servir les capitaux réellement acquis à la création de capitaux futurs, à titre de force active militante ou de corps de réserve. Pour présenter la même idée sous une autre forme, les institutions de crédit doivent rendre les propriétés de toute nature mobiles et échangeables, de telle sorte que toute propriété bien assise puisse être présentée comme un gage certain, à l'égal de la monnaie métallique. Nous aurons à rechercher les artifices légaux qui ont été employés chez les divers peuples pour arriver à cette fin, et à voir comment ils se concilient avec les précautions justement recommandées au législateur contre la légèreté et la dissipation des hommes.

Dans le cadre du crédit, il convient d'embrasser le crédit public, c'est-à-dire les diverses opérations financières par lesquelles un État engage l'avenir, afin de subvenir aux nécessités ou seulement aux convenances du présent: en d'autres termes, les em-

prunts par lesquels les gouvernements font un appel aux économies des producteurs pour se les assimiler et s'en servir eux-mêmes.

Il sera bon d'examiner à quelles conditions ces emprunts sont opportuns ou permis, sous quelles réserves ils méritent d'inspirer de la sécurité au prêteur. Engager l'avenir est toujours une affaire sérieuse. Pour qu'il soit sage à un État d'emprunter, hors les cas de force majeure, pour qu'il soit convenable à un gouvernement de demander aux simples citoyens leurs économies afin de les dépenser lui-même, il faut qu'il sache mieux qu'eux en faire usage. A cette condition, l'emprunt n'est pas seulement licite, il est avantageux, il est d'excellente administration : hors de là, il est onéreux à la société, et il présente mille périls pour le prêteur. Les économies de la génération présente, Messieurs, c'est la dot de la postérité : combien n'est-il pas grave de l'en dépouiller, en lui impoasnt par-dessus, ce dommage, la charge de lourds intérêts !

Rigoureusement, pour que l'engagement soit à jamais réputé valable, sans contestation, il faut qu'il ait un but moral ; il faut que l'intérêt du pays l'ait commandé ou s'en soit accommodé. Pour que la postérité se tienne pour dûment engagée et ne ressente aucune velléité de révision, il faut que l'objet auquel auront été affectés les fonds de l'emprunt n'excite pas sa haine ou son mépris, que ce ne soit point pour satisfaire l'aveugle et presque toujours fatale ambition d'un conquérant, ni le faste orgueilleux d'un prince, ni les caprices d'une opinion déréglée. Pour qu'elle fasse honneur à la lettre de change tirée sur elle, il faut qu'elle le puisse, et que la charge qu'on lui

aura ainsi léguée ne soit pas disproportionnée à ses forces. L'histoire nous le dira, Messieurs, quand nous la consulterons. Combien de fois, en négociant les emprunts, n'a-t-on pas eu le tort d'écarter la pensée du lendemain! tort immense, car les États, qui doivent se regarder comme immortels, sont astreints à avoir plus de prévoyance que les individus, que les pères de famille. Combien de fois aussi le jour de l'emprunt n'a-t-il pas été la veille de la banqueroute!

Le plus sûr moyen d'éviter cette extrémité déplorable et scandaleuse, la meilleure règle pour se guider dans l'émission des emprunts, c'est de se respecter et de se ménager soi-même dans sa postérité, en n'empruntant, autant que possible, que pour des usages productifs, afin de transmettre aux races futures, à côté du fardeau d'une dette, un supplément de richesse qui permette de l'acquitter.

Il est permis de croire que la civilisation s'affranchira de ces mauvaises chances. Le système guerrier, qui fut la cause de tant d'emprunts inconsidérés, est décidément en baisse. Le système industriel, au contraire, est en hausse. L'un provoque la destruction des hommes et des richesses, l'autre en excite la création. Les entreprises de l'un engloutissent les capitaux et dévorent le genre humain; celles de l'autre édifient, produisent, multiplient.

Avec l'un, le crédit public est une charge pure et simple pour les générations futures; avec l'autre, il peut devenir un insigne bienfait. Celui-là absorbe les économies des populations pour ne leur rendre rien qu'une décevante fumée de gloire, qui souvent même leur échappe; celui-ci attire à lui ses économies pour les restituer avec usure après s'en être

fécondé. Cependant, Messieurs, en toute chose il faut savoir se contenter et se contenir. Le régime industriel est tenu d'observer les règles d'une stricte prudence et d'une prévoyante mesure ; sinon, il engendre, lui aussi, les déceptions et le désespoir. En ce moment, nous voyons de l'autre côté de l'Atlantique plusieurs États, jusqu'à ce jour florissants, précipités dans l'abîme de la banqueroute, pour avoir, dans un accès de présomption, supposé qu'il n'y avait pas de limites à leur esprit d'entreprise. Dans ces temps où la personnalité s'exalte si aisément, les hommes ont tous besoin qu'on leur rappelle les conditions limitées de notre nature. Dieu seul est sans limites, Messieurs, et malheur à nous si, sous ce rapport, nous croyons être à son image !

On peut étudier les effets des emprunts d'un autre point de vue. Les emprunts des gouvernements, par les titres de rentes auxquels ils donnent naissance, établissent dans l'État des liens puissants ; ils attachent les citoyens au maintien de l'ordre, ils rendent les intérêts privés solidaires des institutions nationales et du gouvernement établi ; ils paraissent désormais devoir offrir aux économies de tout le monde un placement solide, et par conséquent ils encouragent et provoquent l'épargne, l'épargne, l'un des plus grands services matériels qu'une génération puisse rendre aux générations qui la suivent. Ces avantages sociaux et politiques de l'emprunt sont tels, qu'au gré de plusieurs hommes d'État, ce serait chose avantageuse à l'Angleterre que d'avoir emprunté l'incroyable capital de seize milliards pour la plus improductive des destinations, celle qui doit soulever le plus d'antipathies chez nous, enfants de la France.

je veux dire pour lutter contre le géant des temps modernes, et ameuter toute l'Europe contre ce colosse et contre nous.

Revenons au crédit industriel.

Le mot de crédit révèle habituellement l'idée d'une banque. Dans le langage ordinaire, une institution de crédit est un établissement qui émet du papier-monnaie, et qui escompte des effets de commerce. Ainsi compris, le crédit est assurément digne de beaucoup de considération. Cependant je vous recommanderai de l'examiner sous un autre jour. Le crédit, en effet, entendu comme je viens de le dire, c'est ce que j'appellerai le crédit à l'anglaise. Sans repousser cette formule britannique, il convient, ce me semble, de la remplacer, en tant que formule principale, par une autre mieux appropriée à la situation de la généralité des peuples. C'est un bel et noble édifice que celui de la société anglaise; mais cette nation s'est développée dans des circonstances tellement particulières, qu'il est malavisé d'essayer d'importer, tel quel, chez d'autres ce qui a réussi chez elle, quelque éclatant qu'en ait pu être le succès.

L'Angleterre est dans des conditions tout exceptionnelles. C'est un peuple insulaire, dans toute l'acception du mot. Le travail industriel s'y exerce autrement que chez les continentaux. Partout ailleurs c'est l'agriculture qui a le premier rang, qui occupe la grande majorité des hommes. Essentiellement commerciale, l'Angleterre s'adonne de préférence aux manufactures et au négoce. L'Angleterre n'a pas négligé l'agriculture; son sol est le mieux cultivé de l'univers. Dans l'Angleterre proprement dite, c'est-à-dire abstraction faite de l'Écosse, de l'Ir-

lande et du pays de Galles, une même superficie de terrain rend, avec un même nombre de travailleurs, trois ou quatre fois autant que sur le continent européen. Mais ce sol est fort exigu : cette même Angleterre, seule partie du Royaume-Uni qui soit à la fois fertile et bien cultivée, n'est que le quart de la France, 13 millions d'hectares au lieu de 53. Elle ne suffit pas à nourrir ses habitants; il ne s'y récolte pas assez de blé pour leur usage. Au contraire, la Grande-Bretagne a des manufactures de quoi inonder d'objets fabriqués tous les marchés ensemble, et des navires assez pour faire le commerce du monde. En tissus de coton seulement, elle exporte une longueur égale à 120 fois le rayon du globe terrestre, et en coton filé assez pour fabriquer une quantité de tissus équivalente à la moitié de cette longueur extraordinaire. Les fabriques de cotonnades de toute l'Europe continentale pourraient être frappées par le feu du ciel; au bout d'un an les consommateurs auraient cessé de s'en apercevoir. L'Angleterre serait en mesure de vêtir leurs personnes et de draper leurs maisons. Et il y a tel maître de forges anglais, qui, si on le pressait bien, se chargerait de fournir à la France la moitié du fer que réclament ses trente-cinq millions d'habitants. Les flottes marchandes de l'univers entier pourraient sombrer demain; six mois après, l'Angleterre suffirait à opérer le service des échanges de tous les peuples. C'est donc avant tout un peuple commerçant, une nation de marchands, comme disait Napoléon, en attachant à ce mot un sens qu'assurément je ne voudrais point lui donner.

Par conséquent, en Angleterre, toutes les institutions ont pris principalement le caractère commer-

cial. Elles se sont modelées sur les besoins du négoce, sur les convenances et les exigences de l'industrie des échanges. Comme les Anglais ont devancé tous les peuples modernes dans la lice des intérêts matériels, ceux-ci, quand ils y sont entrés à leur tour, les prenant naturellement pour modèles, ont imprimé le même cachet commercial à leurs diverses institutions d'intérêt matériel, à leurs créations industrielles et économiques.

Je n'entends point réprouver absolument cette imitation des pratiques anglaises, quoiqu'elle soit peu réfléchie. Elle dérive d'un bon sentiment, du désir de se modeler sur ce qui a réussi. C'est un hommage rendu à l'expérience, et plût au ciel que l'expérience fût plus régulièrement consultée dans les affaires humaines! Je suis plus éloigné encore de médire du commerce. Le commerce, on l'a dit il y a longtemps, est le lien des nations : à ce titre, il a droit à notre sympathie, à notre respect même. C'est parce que je le juge tel, que je récusais tout à l'heure le sens donné par Napoléon à ce mot : *Un peuple de marchands*. Mais enfin ce que nous devons de préférence imiter de la nation anglaise, c'est la sagacité avec laquelle elle a adapté ses institutions de toutes sortes aux circonstances qui lui étaient propres, aux conditions particulières de sa prospérité et de sa grandeur. Or, avant tout, nous ne sommes pas un peuple commerçant, ni un peuple manufacturier. Nous sommes principalement et d'abord une nation agricole. De même que la France, toute l'Europe, toute la civilisation en est là. La terre est le premier atelier de l'humanité, le plus vaste et le plus productif. En France, 24 à 25 millions sur 35 sont adonnés aux travaux des champs, ou en

vivent. De là une conclusion à tirer : Puisque c'est la terre qui nous nourrit, faisons tous nos efforts pour qu'elle soit féconde. Puisque l'industrie agricole prime toutes les autres, organisons nos institutions d'intérêt matériel en vue des besoins et des progrès de l'agriculture, et, pour rentrer dans la question du crédit, le premier crédit à fonder, c'est le crédit agricole.

En parlant ainsi, Messieurs, je n'ai pas eu la prétention de vous dire du neuf, vous l'avez tous entendu dire mille fois, c'est une phrase qui court les rues : il faut diriger les capitaux vers l'agriculture. Dieu sait même combien de plans ont été proposés à cet effet. Jusque-là aucun n'a réussi ; cette absence de résultats est due à plusieurs causes. Les capitaux ne se tournent pas assez vers l'agriculture en France, parce que nous avons peu de capitaux. Nous commençons à produire beaucoup, mais c'est pour dépenser aussitôt. Nous n'épargnons pas assez ; la sainte habitude de l'épargne, contractée à une époque où l'on produisait moins, se perd de toute part. L'éducation agricole est négligée, ou pour mieux dire, elle n'existe pas ; c'est pourtant là le véritable enseignement primaire de la France. Mais en outre, il faut le dire, les lois qui régissent la propriété foncière sont telles que le crédit n'est pas tenté de se porter de ce côté : en peu de mots, je vous en soumets la démonstration non équivoque.

Au premier abord, il semble qu'une créance hypothécaire devrait rapporter un intérêt tout au plus égal à celui que rend la propriété foncière. Je dis tout au plus égal, je pourrais dire sensiblement moindre.

L'intérêt, en effet, que rapporte un placement

quelconque est, vous le savez, en raison inverse de la sûreté du placement. Plus le gage est assuré, plus le payement des revenus est garanti, plus le recouvrement du capital engagé est infaillible, et plus l'intérêt est faible. Or, en supposant une créance hypothécaire qui soit bonne, si aucun obstacle artificiel, étranger à la nature intime des choses, n'était venu susciter abusivement au prêteur des chances de perte ou de retard, celui-ci aurait un meilleur gage que le propriétaire lui-même; meilleur, car une bonne créance hypothécaire n'excède pas la moitié ou les deux tiers de la valeur de la propriété hypothéquée; meilleur, car le créancier hypothécaire n'a à redouter ni la grêle, ni la sécheresse, ni les inondations, ni les épizooties, ni l'incendie des récoltes, ni l'infidélité ou l'insolvabilité d'un fermier. La propriété rendant 3 pour 100 à peu près, il semble donc que les placements hypothécaires ne devraient rapporter que 2 et demi environ. Eh bien, en fait, le taux minimum des emprunts hypothécaires est de 5, sans compter les droits prélevés par le fisc, les frais d'actes et les renouvellements. Je ne cherche pas ici d'où peut provenir cette anomalie fâcheuse entre les indications *à priori* du bon sens, et la fâcheuse réalité des choses, je me borne à signaler le fait lui-même. Il est évident qu'il y a là quelque cause perturbatrice à reconnaître, afin de la neutraliser. J'ajoute seulement qu'emprunter à 5, et quelquefois à 6 ou à 7, en tenant compte des frais accessoires, et même à 10 ou à 12, pour améliorer des propriétés rapportant 3, est une opération détestable; et il n'en faut pas davantage pour que les capitaux soient peu empressés à se diriger vers l'agriculture.

C'est cependant, Messieurs, le résultat qu'il faut obtenir. L'agriculture, chez nous, est le premier des arts ; elle doit l'être de plus en plus. Les richesses que recèle notre sol sont infinies; il ne s'agit que de les en faire sortir. En agriculture il n'y a pas de petite amélioration, parce que le moindre perfectionnement est multiplié aussitôt par un coefficient énorme. J'en choisis une preuve entre mille : je vous cite un détail seulement; je le fais à dessein, afin de mieux vous donner la mesure de ce qu'il est possible d'obtenir. Les agronomes assurent que nos moutons ne donnent pas un revenu brut quotidien de plus de 2 centimes par tête. Ils ajoutent qu'il serait facile de porter assez promptement ce produit brut à 4 centimes. Savez-vous ce que gagnerait la France à cette insignifiante augmentation de 2 centimes par mouton et par jour? 235 millions par an.

On parle beaucoup de procurer à nos manufactures des débouchés à l'extérieur. Je souhaite ardemment qu'on y parvienne, que nos élégantes indiennes de Mulhouse, nos incomparables soieries de Lyon, nos flanelles et nos mousselines de laine de Reims, nos draps d'Elbeuf, nos bronzes et nos articles de goût de Paris, fassent fortune au Mexique, au Pérou, au Chili, au Texas : il est pourtant un autre débouché plus prochain, plus assuré, plus vaste, que l'amélioration agricole nous permettrait d'ouvrir à nos fabricants. Nous avons chez nous 25 millions d'hommes, c'est-à-dire plus du double de la population du Mexique, du Pérou, du Chili et du Texas ensemble, qui consommeraient volontiers une plus forte proportion des produits manufacturés de l'industrie française. Supposons que, par une bonne

constitution du crédit agricole, qui ferait dériver les capitaux vers l'agriculture, et qui serait combinée avec une instruction primaire mieux appropriée au but de la vie pratique des paysans, avec le perfectionnement rapide de la viabilité du territoire, depuis les chemins de fer jusques et y compris les chemins vicinaux, avec un système d'irrigations et une bonne loi sur les cours d'eau, avec des encouragements au reboisement des montagnes, on parvienne en dix ans à accroître la puissance productive de notre agriculture, assez pour ajouter 50 centimes à la valeur de la journée de tout homme de nos campagnes, vous aurez fait pour les manufactures du royaume dix fois ce que vous pourriez attendre de tous les traités de commerce. Car c'est un revenu supplémentaire d'un milliard dont vous auriez doté nos cultivateurs à titre de manouvriers, sans parler de ce qu'ils auraient gagné comme propriétaires et de ce que les propriétaires non résidant sur leurs propriétés auraient acquis de plus de leur côté ; et une bonne partie de ce milliard servirait à acheter des objets manufacturés ou des denrées exotiques.

Voilà pourquoi, Messieurs, je crois avoir raison de vous dire, même dans l'intérêt de notre industrie manufacturière et de notre négoce, que le premier crédit, c'est le crédit agricole.

En m'exprimant ainsi, je le sais, Messieurs, je ne dis rien que vous n'ayez déjà entendu. Cette économie politique, elle est bien vieille : c'est celle de Sully disant que pâturage et labourage sont les deux mamelles de l'État; c'est le programme de Henri IV voulant que chacun des paysans de son royaume eût le dimanche la poule au pot. Quand on

suit la trace indiquée par ce bon et grand roi et par cet habile ministre, on peut marcher d'un pas délibéré. Aussi vous ai-je présenté, non sans quelque confiance, les aperçus qui précèdent, et c'est dans cette direction, qui me semble vraiment patriotique, que je poursuivrai l'enseignement de cette année.

PREMIÈRE LEÇON.

Comparaison des voies de transport entre elles.

SOMMAIRE. — Cet examen sera fait du point de vue du bon marché de leur usage, principalement en ce qui concerne les marchandises ; mobilité des termes de comparaison. — Le prix de l'usage d'une voie de transport dépend de trois éléments principaux : — 1° Frais de construction ; les canaux coûtent généralement moins cher à construire que les chemins de fer : en Amérique cependant il n'en est pas ainsi, en moyenne. — 2° Frais d'entretien ; sous ce rapport aussi les canaux ont l'avantage du bon marché, mais c'est peu considérable. — 3° Frais de traction ; ils sont faibles sur les chemins de fer bien nivelés, et très-modérés le plus souvent sur les autres, quoique des calculs plausibles indiquassent que, dans tous les cas, il convenait d'adoucir extrêmement les pentes. A cet égard il y a maintenant peu de différence entre les canaux et les chemins de fer; digression sur le désaccord supposé entre la théorie et la pratique ; expérience faite en Angleterre sur des chemins à fortes pentes ; frais de traction sur le chemin de Paris à Rouen. — L'usage des canaux aujourd'hui coûte moins, tout compris, que celui des chemins de fer ; cependant quelques chemins de fer luttent victorieusement contre les canaux : chemin de fer de Mount-Carbon à Philadelphie. — Les chemins de fer sont tout récents; déjà leurs prix de transport ne dépassent quelquefois que de fort peu ceux des canaux ; les progrès de l'art devront réduire ces prix, tout en diminuant les frais de construction, dont l'élévation motive la perception d'un péage élevé, en outre des frais de traction proprement dits. Lutte entre les canaux et les chemins de fer en Angleterre ; prix comparés. — Les chemins de fer l'emportent pour la rapidité de la locomotion ; avantages de cette rapidité; on atteint néanmoins aujourd'hui une remarquable vitesse sur quelques canaux. — Des cours d'eau comme moyens de transport ; l'emploi de la machine à vapeur, dans certaines conditions, les a rendus extrêmement économiques; prix des places sur les bateaux à vapeur du Mississipi, de l'Ohio, de la Loire, etc. ; prix des places sur divers canaux. — Les voies d'eau naturelles en bon état l'emportent sur toutes les autres pour le transport des voyageurs, et elles peuvent les égaler à peu près pour le transport des marchandises. — Immenses services qu'on peut attendre de la navigation à vapeur sur la mer. — Résumé des avantages respectifs des chemins de fer, des canaux et des rivières améliorées. — En France il y a urgence pour la construction de certains chemins de fer, notamment de celui de la mer du Nord à la Méditerranée; si la constructoin continue à être aussi dispendieuse que par le passé, le budget des travaux publics restant ce qu'il est, les fonds de l'État devraient être consacrés plus particulièrement à l'amélioration des routes et des fleuves et au creusement des canaux ; si on parvient à rapprocher, quant à la dépense, les chemins de fer des canaux, c'est un parti différent qu'il faudrait prendre.

MESSIEURS,

Je me propose aujourd'hui d'examiner avec vous comparativement les différents moyens de commu-

nication du point de vue du bon marché de leur usage. Vous n'ignorez pas ce qu'est de nos jours cette question du bon marché : elle n'a rien moins qu'une portée sociale, car le bon marché est la figure industrielle du principe politique de l'égalité. De notre temps, les sociétés ont à résoudre un problème dont les termes, au premier abord contradictoires, sont également imposés l'un et l'autre, celui du bon marché des produits combiné avec un bon salaire pour les producteurs.

Cette comparaison roulera principalement sur le transport des marchandises. Vous savez, en effet, que sur les canaux le transport des voyageurs n'a lieu qu'exceptionnellement. Très-peu de canaux servent à cette fin; beaucoup y sont impropres à cause des détours qu'ils décrivent ou de la multiplicité de leurs écluses qui ralentit la marche.

Dans le cours de cet examen nous devons avoir sans cesse présent à l'esprit que nous sommes dans un temps où toutes les choses matérielles se transforment, où les arts utiles accomplissent des progrès extraordinaires, subissent quelquefois des changements à vue. Les bases d'une comparaison semblable à celle que nous allons esquisser n'ont donc rien de bien fixe. Abstraction faite même de ces métamorphoses, les objets à transporter changeant de nature et de valeur selon les lieux, et enfin la situation respective des points de départ et des points d'arrivée, sur une ligne de canal ou de chemin de fer, étant très-variable, les conclusions qu'on tire d'une étude pareille ne sont pas générales ni absolues : elles laissent la place libre à des exceptions nombreuses.

Cela posé, le prix de l'usage d'une voie de trans-

port dépend de trois éléments principaux, en premier lieu des frais de construction de cette voie.

Lorsqu'un capital a été engagé dans la construction d'un canal ou d'un chemin de fer, il faut, autant que possible, qu'on en retrouve l'intérêt. C'est de toute évidence dans le cas d'une compagnie. Il le faut alors pour que l'entreprise soit justifiée, pour que les légitimes droits des actionnaires soient satisfaits. Un gouvernement qui a établi une communication peut, il est vrai, faire abstraction de la mise de fonds, puisqu'il n'a pas d'actionnaires attendant un dividende; mais très-souvent l'État emprunte. Il lègue ainsi à la postérité une charge. Pour amortir cette dette, pour diminuer le fardeau ainsi transmis aux générations futures, un péage n'aurait rien que de convenable et de juste. Si l'on objecte que la création de voies de communication perfectionnées, développant les affaires, augmente les recettes publiques et fournit au Trésor un supplément de ressources inespéré, on peut répliquer qu'un canal ou un chemin de fer offre au public, qui jusque-là en était privé, des avantages tels que, même avec un droit de péage, il reste un bienfait signalé.

On voit qu'ici nous nous abstenons de nommer les routes ordinaires : nous les considérons comme hors de cause dans cet examen comparatif, parce que, sous le rapport du bon marché, leur infériorité est notoire, relativement aux canaux et aux chemins de fer (1). D'ailleurs, en ce qui concerne le point spécial qui

(1) Je parle ici eu égard à la situation économique de nos sociétés occidentales. Dans l'Orient, sous l'empire de circonstances propres à une civilisation qui naît, il pourrait arriver que le transport revînt à meilleur compte sur une route que sur un chemin de fer. Dans un important travail de M. Le Play, sur la minéralogie de la Russie méridionale, je trouve le passage suivant :

nous occupe actuellement, il est admis chez le plus grand nombre des peuples que la circulation doit y être gratuite (1). L'État doit en effet à tous les citoyens, au moins un moyen de communiquer entre eux, librement, sans péage. Notre examen comparatif se réduit ainsi aux chemins de fer et aux lignes navigables, particulièrement aux canaux; et dès à présent, dans l'appréciation du bon marché relatif de l'usage des canaux et des chemins de fer, considérant qu'il faut tenir compte de la somme dépensée pour le premier établissement, nous admettrons que la circulation y soit grevée d'un péage proportionnel à cette somme autant que possible.

En France, les canaux ont coûté communément jusqu'ici 125,000 francs par kilomètre (2); et les

« Il résulte des renseignements consignés dans le tableau précédent, que, » dans des circonstances moyennement favorables, les transports par charretage se font dans la contrée du Donetz à raison de 11 centimes par 1,000 kilogr. et par kilom. On peut même, dans certains cas, passer des marchés » considérables de matières à transporter au taux de 7 centimes et demi. Le » prix moyen de 11 centimes est inférieur aux tarifs établis sur la plupart des » chemins de fer, même pour le transport des denrées agricoles ; ainsi se trouvent justifiées les assertions précédemment émises, qu'une réunion de circonstances naturelles éminemment favorables aux transports assure à la » Russie méridionale les mêmes avantages qu'on n'a pu obtenir dans l'ouest de » l'Europe qu'à force d'art et au prix d'immenses sacrifices. »

M. Le Play ajoute cependant la réflexion suivante :

« Il est essentiel de remarquer, toutefois, que ce faible prix des transports » suppose qu'il y ait un certain équilibre entre le travail auquel ils donnent » lieu et les ressources que présente la contrée en population agricole, en bestiaux, en pâturages, etc.; en sorte que les prix s'élèveraient inévitablement » dès que les exploitations houillères commenceraient à prendre plus de développement. »

(1) En France, les routes sont exemptes de droits de péage. Cependant, en Angleterre, et dans la plus grande partie de l'Allemagne, un droit de péage est établi, mais il est destiné à fournir la somme nécessaire à l'entretien, plutôt qu'un intérêt de la mise de fonds ou qu'un profit net.

(2) Les canaux entrepris depuis 1830, et particulièrement ceux de la Marne

hommes les mieux informés s'accordent, en ce moment encore, à y évaluer le kilomètre de chemin de fer à 400,000 francs en moyenne; à ce compte, un chemin de fer coûterait chez nous, moyennement, environ trois fois plus qu'un canal. En conséquence, le péage spécial motivé par la dépense de construction, devrait y être trois fois plus fort. Ces chiffres, du reste, varient d'un pays à l'autre. A cet égard, l'Angleterre et les États-Unis présentent des résultats fort différents. Les canaux en Angleterre ont coûté un peu plus cher que chez nous, quoiqu'ils soient d'une moindre section; et les chemins de fer y reviennent notablement plus cher : le prix du kilomètre sur quelques-unes des principales voies de fer anglaises est de 800,000 fr., et sur plusieurs autres de 500 à 600,000 fr. En Amérique, les canaux et les chemins de fer ont été établis à meilleur compte qu'en Europe, malgré le prix élevé de la main-d'œuvre. Les relevés les plus exacts qu'il m'ait été possible de dresser (1), constatent que le kilomètre de canal y coûte 101,000 fr. en moyenne, et le kilomètre de chemin de fer 110,000 fr. A l'égard de la portion du péage qui serait mesurée sur les frais de premier établissement, le chemin de fer n'a donc pas dans cette contrée, vis-à-vis du canal, le désavantage qu'il a en Angleterre et chez nous.

Pour donner une idée approximative de l'influence des frais d'établissement sur le prix du transport, nous supposerons qu'il s'agisse de la France, et nous éva-

au Rhin, de l'Aisne à la Marne et latéral à la Garonne, paraissent devoir coûter plus du double. Le prix moyen de 125,000 fr. par kilom. correspond aux canaux de 1821 et 1822.

(1) *Voies de communication aux États-Unis*, 2e volume, page 548.

luerons à 250,000 fr. par kilomètre le surcroît de dépense occasionné par les chemins de fer comparés aux canaux, non sans reconnaître que pour l'avenir ce chiffre est fort contestable. L'intérêt à couvrir, au taux de 4 pour 100, serait de 10,000 fr., somme que nous assignerons par moitié à chacun des deux services, des voyageurs et des marchandises. Soit donc pour celles-ci une charge spéciale de 5,000 fr., et en supposant un transport de 100,000 tonnes (1), parcourant la ligne entière, qui a été atteint sur peu de chemins de fer jusqu'à ce jour, il en résultera un péage supplémentaire de 5 cent. par tonne et par kilomètre. En Angleterre, ce serait plus encore; en Belgique, au contraire, ce serait beaucoup moins; aux États-Unis, il y aurait à peu près parité; si la différence de dépense n'était plus que de 100,000 fr., ce qui pour la France est possible dans beaucoup de cas, même sans réduire la dépense de construction des chemins de fer, au lieu de 5 cent., le péage supplémentaire ne serait plus que de 2 cent.

Le second des trois éléments à considérer consiste dans les frais d'entretien. Sous ce rapport, aussi, les canaux ont jusqu'à ce jour l'avantage du bon marché. Leur entretien est chez nous de 1,500 fr. par kilomètre ; il varie communément en Amérique entre 2,000 et 3,000. Nous ne possédons pas encore assez de chemins de fer pour établir des moyennes sur l'entretien de ces voies en France ; mais en Belgique et aux États-Unis, on l'évalue de 3 à 4,000 fr. par kilomètre : en Angleterre, de 4 à 5,000 et quelquefois 8,000 fr. En attribuant au service des marchandises

(1) Le poids de 1,000 kilog. est ce que, dans la marine, on nomme un *tonneau*, on le qualifie de *tonne* sur les canaux et les chemins de fer.

la moitié de l'entretien, le surcroît de péage à établir à ce titre sur les chemins de fer en sus de celui qui suffirait sur les canaux, serait moindre que le supplément qui serait motivé en France par le surcroît de frais de construction. Une somme supplémentaire de 1,000 fr. à recouvrer sur les marchandises, pour un kilomètre de chemin, représente, avec une circulation de 100,000 tonnes, 1 centime par tonne et par kilomètre parcouru.

Indépendamment de la voie de transport elle-même, il y a quelque chose encore qui s'use et qu'il faut entretenir et renouveler, c'est le véhicule qui reçoit les marchandises ou les voyageurs à transporter, ou, en d'autres termes, le matériel. Sur les canaux, et en général sur les voies navigables, ce matériel se réduit à un bateau; sur les chemins de fer, ce sont des wagons dont la détérioration doit être plus rapide; de sorte que, sous ce rapport encore, l'économie serait du côté des lignes de navigation. Mais cet article de dépense est modique, et on pourrait le ranger parmi les frais de traction (1).

A ces péages supplémentaires, correspondant à l'entretien de la voie du transport et du matériel, il conviendrait, à la rigueur, d'en ajouter un autre destiné à compenser les frais généraux d'administration, ainsi que ceux de police et de surveillance; ces derniers sont assez notables sur les chemins de fer. A la vérité, ils pourraient être considérés comme con-

(1) Le péage réellement perçu s'accroît, sur les chemins de fer, d'un supplément destiné à couvrir les frais d'entretien des wagons, lorsque ceux-ci, comme c'est l'usage, sont fournis par l'administration du chemin. Sur les canaux, le public a ses bateaux qui lui appartiennent, et par conséquent il n'a pas de péage à acquitter pour la détérioration du matériel. Mais la dépense n'en subsiste pas moins. Elle rentre, au surplus, alors dans les frais de traction.

cernant spécialement le service des voyageurs, plutôt que celui des marchandises.

Le troisième élément d'où dépend le bon marché ou la cherté de l'usage d'une voie de transport, se compose des frais de traction ou du prix de la force motrice. Il est le plus important à considérer, parce qu'il est absolument inévitable et inhérent à l'usage de la voie de transport; il n'en est pas de même des frais de construction.

Sur les canaux et sur l'eau, en général, rien n'est plus facile que de déplacer, avec lenteur il est vrai, un objet du plus grand poids. Dans nos départements du nord et en Belgique, un homme suffirait, rigoureusement, à tirer un bateau qui contient 150,000 kilog. de charbon (1). Sur les chemins de fer, lorsqu'ils sont mathématiquement de niveau ou à peu près, l'action du frottement, qui constitue la majeure partie de la résistance à surmonter (2), est très-faible. Même lorsque le train de wagons va très-vite et rencontre ainsi, de la part de l'air, tout l'obstacle que celui-ci peut opposer à la locomotion, la résistance totale est fort modérée, et par conséquent la force nécessaire au mouvement très-bornée : elle ne doit être estimée, la voie étant en bon état, même avec une vitesse de 40 kilom. par heure, qu'à la trois centième partie du poids qu'on transporte : c'est-à-

(1) En réalité, on met à un bateau ainsi chargé cinq ou six haleurs, ou à leur place deux chevaux; mais un homme parviendrait seul à déplacer un pareil bateau.

(2) L'obstacle qu'éprouve un convoi de chemin de fer résulte, 1° du frottement des roues sur la voie; 2° du choc de l'atmosphère que heurte le convoi. Sur les canaux, la résistance de l'air n'est pas appréciable, parce que le déplacement s'y opère avec beaucoup de lenteur. Elle devient beaucoup plus sensible sur les chemins de fer à cause de la vitesse qu'on y imprime aux convois.

dire que, pour un poids de 300,000 kilog., masse quelquefois dépassée par des convois de chemins de fer, on n'a pas besoin d'une puissance de plus de 1,000 kilog. (1). Ainsi, sur les chemins de fer, lorsqu'ils sont horizontaux ou à peu près, les frais de traction proprement dits doivent être très-limités, à peu près comme sur les canaux.

Mais c'est seulement sur les chemins de fer qui sont presque de niveau que la force nécessaire pour opérer la traction est aussi faible. Or, ce niveau parfait se rencontre bien rarement; les voies de fer montent et descendent comme les autres chemins, quoiqu'à des degrés moindres. Chaque fois, donc, qu'il y a une petite élévation à franchir, il faut de la force de plus pour lutter contre la puissance de la gravité qui tend à retenir les corps. Un canal est pourvu d'appareils à l'aide desquels cette difficulté est vaincue, sans dépense aucune à la charge du commerce: ce sont les écluses. Par le moyen des écluses, les bateaux passent naturellement, sans effort, d'un bief (2) à l'autre, ainsi que vous pouvez facilement le voir au canal Saint-Martin. Sur un chemin de fer, la locomotive, machine motrice, doit surmonter la résistance.

Le plus souvent, donc, le chemin de fer devrait être, ce semble, moins avantageux que le canal, sous le rapport de la traction, et cette infériorité devrait être manifeste dès que les pentes deviennent appréciables. La machine locomotive, se déplaçant elle-

(1) C'est-à-dire, d'une force égale à celle qui tendrait un fil au bout duquel 1,000 kilog. seraient suspendus.

(2) Le nom donné sur les canaux à chaque espace de niveau compris entre deux écluses est celui de *bief*.

même avec le convoi qu'elle remorque, prend son point d'appui sur les rails. Or, l'on conçoit que sur la surface des rails, polie par le frottement, les roues cessent de mordre, aussitôt que le chemin acquiert un peu d'inclinaison. Aussitôt, donc, la locomotive perd de sa puissance. Si la pente est seulement d'un pour cent (1), en supposant la vitesse réduite au minimum (ce minimum, sur les chemins de fer, est d'environ 15 kilom. par heure), c'est-à-dire en choisissant les circonstances les plus favorables pour la machine, une locomotive qui, sur un terrain de niveau, eût traîné 350,000 kilog., n'en peut plus conduire que 85,000. La perte est donc des trois quarts environ. Il semble qu'en pareil cas il faille quatre locomotives au lieu d'une; et, par conséquent, on serait porté à croire que l'admission des fortes pentes sur les chemins de fer devrait y enchérir la traction dans une proportion considérable. Il n'en est cependant pas ainsi dans la plupart des cas. Les exigences légitimes du commerce, le besoin d'échanges parfaitement réguliers, la complication du service des stations intermédiaires jettent, dans le problème des transports sur les chemins de fer, un tel imprévu, que bien souvent les indications générales originairement fournies par la mécanique rationnelle en faveur des pentes infiniment modérées se sont trouvées démenties par la pratique. Il en a été ainsi surtout depuis qu'on a perfectionné la locomotive, qu'on en a accru la force (2),

(1) Sur les routes ordinaires, quand les pentes ne dépassent pas 4 centièmes, le roulage ne prend pas de chevaux de renfort.

(2) Pour le transport des marchandises, on se sert de locomotives dont les roues du même côté sont couplées, c'est-à-dire rendues solidaires. Avec une

pour une même dépense, et qu'on lui a fourni le moyen d'augmenter momentanément son effort (1), dès qu'un obstacle se présente, tout comme un attelage donne un coup de collier.

Non que la mécanique rationnelle ne soit point une science certaine et que ses déductions ne soient pas dignes de confiance, ou que la théorie et la pratique soient en désaccord. La théorie est parfaitement en mesure de rendre compte de ce qui se passe dans la réalité des choses. Toute théorie qui n'en serait pas là serait incomplète ou fausse, et ne mériterait point son nom. Mais il arrive souvent au théoricien d'établir ses calculs sur des hypothèses qui ne sont pas conformes aux faits. Au sujet des pentes, les recherches théoriques auxquelles on s'est livré et les opinions théoriques adoptées d'abord par les ingénieurs pour régler leur pratique, reposaient sur des hypothèses qui n'ont pu se maintenir en cours d'exploitation ; on supposait notamment que les convois marcheraient constamment à pleine charge. Et n'accusons pas la théorie d'étourderie dans le choix des données fondamentales. A l'origine, la faiblesse des locomotives et le prix auquel revenait ainsi la force de traction motivaient suffisamment l'hypothèse sur laquelle on se fondait, des convois à pleine charge. La science rationnelle en cela se montrait raisonnable. C'est dans le cas supposé par la théorie, où ces trains marcheraient à

machine d'un grand poids (15,000 à 20,000 kilog.), moyennant le couplement des six roues ou seulement de quatre, et en utilisant tout ce qu'on peut de la force de la vapeur en la laissant se détendre, on obtient un très-grand effet à peu de frais.

(1) Par les dispositions qu'on nomme la *détente fixe* et la *détente variable*.

pleine charge, du point de départ au point d'arrivée, au moins dans l'une des directions, sans varier sensiblement pendant le trajet, c'est seulement alors qu'il y aurait un avantage très-marqué à bannir les pentes de plus de 3 à 4 millièmes, ainsi que le calcul l'indiquait. Hors de là, on risque peu d'aggraver notablement les frais de traction par l'admission de pentes même trois fois plus fortes, soit parce que la régularité du service fait une loi de mettre en action une puissance mécanique fort supérieure à celle qui est rigoureusement nécessaire pour remorquer les trains, et ainsi on se trouve en mesure de surmonter, sans frais supplémentaires, des rampes de 8 à 10 millièmes, soit parce que la locomotive fournit aujourd'hui de la force à très-bas prix et à une grande amplitude d'effort.

Même sur un chemin de fer où l'on aurait toléré des pentes de 8 à 10 millimètres par mètre, c'est-à-dire triples de celles qu'on était porté d'abord à considérer comme les pentes normales, les frais de traction différeraient peu de ceux qui grèveraient le transport sur les canaux. C'est ce que l'expérience a montré en Angleterre, contre l'attente des ingénieurs eux-mêmes (1).

(1) L'Angleterre est un pays non centralisé, aussi bien sous le rapport commercial et industriel que sous le rapport politique. Les centres de grande production et de grande consommation y abondent. Aussi l'hypothèse de convois marchant à pleine charge sans désemparer, d'une extrémité de la ligne à l'autre, devait y être démentie plus qu'ailleurs. En France, la même hypothèse se vérifierait mieux, particulièrement pour les chemins de fer aboutissant à Paris. Dès lors, en Angleterre généralement, quelque préoccupé qu'on soit d'avoir une traction économique, il est permis de s'écarter de la règle des pentes très-faibles. En France, au contraire, il y a plus d'avantage à s'y conformer. En tout pays, il convient de la suivre autant que possible quand il s'agit de chemins tracés d'un port à une grande ville, de Marseille à Lyon, ou du Havre à Rouen, un port pouvant être considéré à la fois comme un grand producteur et comme un grand consommateur.

En France, les frais de traction, sur un canal à grande section, en excellent état, peuvent être estimés à 1 centime et demi pour un poids de 1,000 kil., et pour une distance de 1,000 mètres. Sur nos canaux, mal tenus comme ils le sont, la dépense effective est double de ce minimum. Supposez maintenant un chemin de fer placé dans des circonstances de pentes très-favorables, c'est-à-dire dont les pentes ne dépasseraient pas 3 ou 4 millièmes. Sur un pareil chemin, les frais de traction proprement dits, représentant ce que coûte la force motrice avec l'entretien et le renouvellement du matériel de transport (abstraction faite du péage destiné à couvrir : 1° l'intérêt du capital engagé dans la construction ; 2° les frais d'entretien du chemin et ceux de police), peuvent, en termes généraux, être évalués à 2 centimes tout au plus. Je pourrais même citer tel chemin de fer, celui de Paris à Rouen, où un marché est passé sur le pied d'un peu moins de 1 centime et demi par tonne de marchandise et par kilomètre. Sous ce rapport, donc, le désavantage de la voie de fer serait presque insensible, quant à la traction, même en adoptant pour les canaux le chiffre minimum de la dépense. Dans le cas particulier du chemin de fer de Rouen, l'avantage serait même du côté de la voie de fer. Pour établir la parité dans beaucoup d'autres cas, il suffirait d'une circonstance spéciale, que le charbon nécessaire aux locomotives fût à très-bas prix, ou que la navigation à laquelle on comparerait le chemin de fer eût à supporter des frais accidentels, pour la traversée d'une rivière dans son lit, par exemple (1).

(1) Ce qui a lieu à l'extrémité septentrionale du canal latéral à la Loire, où il faut traverser le fleuve dans son lit pour entrer dans le canal de Briare.

De la comparaison dont nous venons de présenter les termes, il suit que, dans l'état présent des choses, l'usage des canaux coûte moins, tout compris, que celui des chemins de fer. Présentement, en tout pays, en Angleterre comme chez nous, en Belgique comme aux États-Unis, les prix courants du transport sur les canaux sont au-dessous des prix habituels sur les chemins de fer.

Il existe, cependant, des chemins de fer auxquels, dès à présent, des circonstances particulières permettent de lutter victorieusement contre les canaux pour le transport des marchandises même les plus communes.

Entre les canaux et les chemins de fer les termes comparatifs, ne l'oublions pas, varient d'un pays à l'autre, principalement à cause des différences qui affectent le prix de la main-d'œuvre. En Amérique, la dépense de la traction sur les canaux aux dimensions les plus habituelles doit être estimée, dans les cas plus favorables, à 3 centimes et demi par tonne et par kilomètre, au lieu de 1 centime et demi, qui serait notre prix en France (1), si nos canaux étaient portés à un parfait état d'entretien et administrés dans un esprit commercial. C'est que le batelier américain est payé beaucoup plus cher que le nôtre. Le prix de la main-d'œuvre aux États-Unis est bien plus élevé que chez nous. Sur le chemin de fer le mouvement s'obtenant au moyen d'une puissance mécanique et non d'une force vivante d'hommes et de che-

(1) Il est vrai que les canaux américains ont une section plus étroite que les nôtres. Nos canaux ont environ un tiers de plus en largeur et en profondeur. En conséquence, les bateaux américains portent seulement la moitié de la marchandise qu'on charge sur les nôtres.

vaux, le surcroît de frais résultant du taux de la main-d'œuvre affecte le chemin de fer moins que le canal. En Amérique, donc, en même temps que, sur les canaux tels qu'ils sont, le minimum des frais de traction est au-dessus de ce qu'il est ou pourrait être sur les nôtres, il peut arriver que sur les chemins de fer la traction ne coûte pas plus cher qu'en France. Et comme, sous le rapport des droits de péage, il peut y avoir similitude entre les canaux et les chemins de fer, aux États-Unis, puisque les chemins de fer américains, en moyenne, reviennent à peu près au même prix que les canaux, on doit croire possible qu'il existe en ce pays des chemins de fer placés dans des conditions particulières où le transport s'effectue à meilleur marché que sur les canaux. C'est en effet ce qui a lieu. Le chemin de fer de Mount-Carbon à Philadelphie, long de 150 kilom., dispute avec avantage le transport de l'anthracite (combustible minéral d'un usage général dans une partie de l'Amérique) au canal du Schuylkill qui lui est parallèle (1).

Mais, je le répète, c'est une exception. En Europe, *pour le présent*, on peut poser en fait que le transport (traction et péage réunis) est plus cher sur les chemins

(1) Grâce à l'admirable esprit de ressources par lequel il se distingue, non moins que par son savoir, l'habile ingénieur qui a construit ce chemin de fer, M. Mercure Robinson, a pu l'établir avec une grande perfection, sans dépenser infiniment plus que la somme absorbée pour l'établissement du canal. Le canal avait coûté, par kilomètre, 109,000 fr.; le chemin de fer est revenu à 186,00 fr. Les frais d'entretien du chemin de fer ne seront pas beaucoup plus élevés que ceux du canal, et on pourra les mettre au compte du service des voyageurs dont le chemin de fer a le monopole. Le chemin de fer est plus court de 20 kilom., soit de 13 pour 100 que le canal, celui-ci ayant 170 kilom. jusqu'à Mount-Carbon. Par conséquent, les prix peuvent être plus élevés d'autant par kilomètre, sur le chemin de fer, sans que le public s'en aperçoive. La gelée suspend la navigation pendant cinq mois de l'année sur le canal, précisément à l'époque où le chauffage domestique réclame à Philadelphie la plus

de fer que sur les canaux. Cependant l'avenir peut contredire le présent. Les indications du présent elles-mêmes prêtent à des interprétations assez significatives dans un grand nombre de cas. Les chemins de fer sont tout récents : c'est une invention d'hier. Le premier qui ait été desservi par la vapeur, n'a été inauguré qu'en septembre 1830. Les chemins de fer reçoivent tous les jours de grands perfectionnements. Ils en recevront d'autres encore, dont personne ne peut apprécier la limite. Les frais de traction y ont été réduits déjà à un degré extraordinaire. Si une diminution considérable s'obtenait sur leurs frais de construction, ils se présenteraient, pour le transport des objets les plus vulgaires, dans des conditions bien autrement avantageuses.

Pourquoi même le transport des marchandises est-il aujourd'hui plus cher sur les chemins de fer que sur les canaux? C'est que les premiers servent plus particulièrement à des marchandises d'une autre nature qui ont besoin d'une plus grande vitesse, ou qui peuvent la payer. Ici, on a voulu prélever sur les marchandises une partie assez forte des frais généraux, y compris l'intérêt du capital engagé. Là, en Amérique, par exemple, il est arrivé fréquemment que les compagnies de chemins de fer profitassent de ce qu'il n'existait point de voie rivale, pas même de routes, pour demander au commerce des prix excessifs ; et encore était-ce pour des denrées spéciales.

grande quantité d'anthracite, et à cette époque le chemin de fer réalisera inévitablement de fortes recettes sans partage. Enfin, sur le chemin de fer, le transport de l'anthracite s'opère à la descente, et toujours à charge complète. Dès lors une habile distribution de la pente totale pouvait y être très-profitable, et M. Robinson l'a fort bien répartie.

Mais, du moment que les frais de traction sont à peu près les mêmes sur les canaux et sur les chemins de fer, on est autorisé à prévoir que les chemins de fer feront aux canaux une concurrence redoutable pour le transport des marchandises de toute espèce. L'avantage qu'ils possèdent de se prêter au transport des voyageurs et à celui des marchandises, rendra facile, dans beaucoup de cas, d'atténuer extrêmement les charges du transport des marchandises, d'en réduire ce qu'on appelle le prix coûtant, ne fût-ce que par un artifice de comptabilité, en mettant la totalité ou la plus forte part des frais généraux, y compris l'intérêt du capital, au compte des voyageurs; ce qui serait légitime et de bonne administration, là où ceux-ci seraient en grand nombre et produiraient de grosses recettes.

De jour en jour la concurrence des chemins de fer contre les canaux pour le transport des marchandises se manifeste de plus en plus, non pas comme un accident local, mais comme un fait général. Dans la Grande-Bretagne, sur le chemin de fer de Stockton à Darlington, la houille destinée à l'exportation est transportée pour 6 cent. par tonne et par kilomètre, péage compris. Sur d'autres chemins de l'Écosse, la houille ayant cette destination spéciale paye 6 à 8 cent. Sur les canaux anglais, ce produit n'était pas, avant les chemins de fer, et n'est point encore transporté à des conditions plus favorables. Sur son réseau de chemins de fer, le gouvernement belge voiture les marchandises en transit et les produits belges à destination étrangère, à raison de 6 cent. (1). La

(1) Le tarif légal, pour ces objets, est un peu plus élevé. Mais on l'a atténué de fait et mis à 6 centimes.

moyenne du prix de l'aller et du retour adoptée par la compagnie d'Orléans pour les marchandises dénommées dans la quatrième classe du tarif, qui sont les plus nombreuses, mais aussi celles de la moindre valeur, est de 10 cent. La compagnie du canal du Midi taxe à 12 cent. celles qu'elle transporte par son service accéléré, et qui ont plus de prix. En Amérique, sur le canal Érié, qui est admirablement entretenu, très-fréquenté, et où une concurrence active réduit les prix à leur plus simple expression, le fret était, il y a peu d'années, pour la farine, de 6 à 7 cent., pour les tissus et autres objets de plus de valeur, de 13 à 15 cent. (1); à ces conditions, un chemin de fer auquel la clientelle ne manquerait pas, pourrait se tirer d'affaire. En Angleterre, avant les chemins de fer, le transport sur les canaux s'opérait à des prix qui seraient plus que suffisants pour les chemins de fer; communément, c'était de 12 à 25 cent. En France, les maxima légaux des tarifs des chemins de fer sont compris entre ces mêmes limites. Aujourd'hui, pour les mêmes articles, sur les mêmes canaux anglais, c'est de 10 à 20. En ce moment même, dans la Grande-Bretagne, il y a peu de différence entre les prix des chemins de fer et ceux des canaux; les premiers ne sont au-dessus des seconds que d'un dixième. Mais, ces prix respectifs résultent d'un accord entre les compagnies de canaux et celles de chemins de fer, et ne donnent point la mesure de l'économie possible sur ces deux sortes de voies de transport. Le dixième en sus qui est demandé par les compagnies de chemins

(1) Le péage y figurait pour moitié. Tous les chiffres indiqués dans ce paragraphe comprennent le péage et les frais de traction.

de fer, a été considéré comme une condition d'équilibre. A prix égal, le commerce eût préféré les voies de fer aux canaux.

Mais si quelque découverte qu'il n'est point défendu d'espérer en une matière aussi neuve, réduisait les frais de construction des chemins de fer au niveau de ceux des canaux, sans donner du désavantage pour la traction (1), cette réduction déterminerait une diminution extrême des frais généraux dans lesquels rentre l'intérêt du capital, ce qui permettrait de niveler à peu près les prix des chemins de fer avec ceux des canaux. Le même effet pourrait être obtenu par des combinaisons financières ou administratives (2). Il suffirait même pour atteindre ce résultat, dans un grand nombre de circonstances, d'adopter un mode de construction analogue à celui des Américains, et particulièrement d'admettre des pentes moins insensibles et des courbes d'un moindre rayon (3), en ne négligeant rien dans le but d'empêcher qu'il ne s'ensuive un grand accroissement des frais de traction et une détérioration beaucoup plus active du matériel.

(1) On parle en ce moment des chemins de fer dits atmosphériques, pour lesquels assurément les frais de premier établissement seraient bien moindres, dans beaucoup de cas, que pour les chemins actuels desservis par des locomotives, puisque ce système se prête sans inconvénient à des pentes semblables à celles qu'on admet sur les routes ordinaires.

(2) Par exemple, si un gouvernement, ayant exécuté un chemin de fer avec les excédants du budget ou autrement, ne tenait pas compte du capital engagé. Le système de la loi du 11 juin 1842 sur les chemins de fer, produirait un résultat semblable au profit des compagnies transitoirement usufruitières.

(3) Dans la situation des choses telle qu'elle est en 1843, on peut considérer que l'obstacle de pentes allant jusqu'à un centième et même dépassant un peu cette limite est à peu près surmonté, en ce sens que pratiquement, dans un grand nombre de cas, l'admission de rampes offrant cette inclinaison ajoute

Lors même que les chemins de fer devraient, sous le rapport du bon marché, présenter à jamais du désavantage, quand même les progrès de l'art et de la science n'en devraient pas diminuer les frais de premier établissement, d'entretien et de traction, ils possèdent un mérite qu'on peut mettre de pair avec le bon marché, c'est la vitesse. Appliquée au transport des hommes, cette célérité acquiert le plus grand prix aux yeux de l'économie politique. Je n'ai pas à rappeler ici tout ce qui a été dit sur les changements qui doivent en résulter dans les relations des peuples et dans celles d'une province à l'autre au sein du même État. Ce sont des vérités qui courent les rues aujourd'hui, et je vous en ai suffisamment entretenus l'an dernier. Dans la vie individuelle de chacun, cette vitesse inespérée peut exercer la plus heureuse influence. Une économie de temps équivaut à une économie d'argent : les Anglais ont un proverbe qu'ils répètent sans cesse, *time is money* (le temps est de l'argent), et Franklin disait avec ce bon sens qui chez lui atteignait la hauteur du génie, qu'on ne saurait trop épargner le temps, parce que c'est l'étoffe dont la vie est faite. Pour le transport même des produits, je vous ai signalé, l'an dernier (1), quelques-uns des avantages particuliers qu'on était fondé à attendre de cette rapidité des transports. Enfin, les

peu aux frais de traction. Quant aux courbes à petit rayon, elles détériorent notablement le matériel lorsque celui-ci est établi à l'image des chemins de fer où il n'y a que de grands rayons de courbure ; mais on est en possession dès aujourd'hui de dispositions particulières, pour le matériel, qui s'appliquent avantageusement à des courbes à petit rayon. Telles sont les locomotives et les voitures à deux trains usitées en Amérique. Le système de voitures imaginé par M. Claude Arnoux, fait courir aussi sous ce rapport de belles espérances.

(1) Treizième leçon, pages 353 et suivantes.

chemins de fer ne sont pas exposés aux chômages pour curage et réparation. La gelée n'y interrompt pas le service. Les marchandises n'y sont pas exposées à s'avarier par l'humidité. Aussi pour établir la parité réelle entre les deux moyens de transport, les compagnies anglaises, propriétaires des canaux, sont convenues avec celles des chemins de fer, ainsi que je vous l'ai dit tout à l'heure, que les prix des chemins de fer resteraient à 10 pour 100 plus élevés que ceux des canaux.

Tout compte fait, en ayant égard à la modicité extrême des frais de traction sur ceux des chemins de fer dont le matériel est le plus perfectionné, on peut dès à présent déclarer que le seul obstacle à ce que les chemins de fer méritent la préférence sur les canaux, presque toujours, dans nos régions tempérées de l'Europe, consiste dans l'élévation de la dépense de construction.

Nous serions injustes, cependant, envers les canaux, si nous ne disions ici que l'industrie humaine peut en tirer, sous le rapport de la vitesse, un meilleur parti qu'elle ne l'a fait jusqu'à ce jour. Je vous ai entretenus, l'an passé, de l'incroyable lenteur de la navigation sur nos canaux. C'est au point qu'on appelle service *accéléré* entre Dunkerque et Paris, par exemple, un service qui dure vingt jours pour un trajet de 100 lieues. En Angleterre où des chemins de fer nombreux, traversant le pays de part en part, offrent régulièrement la rapidité prodigieuse de 40 kilom. à l'heure (1), les propriétaires de certains canaux, stimulés par cet exemple et aiguillon-

(1) C'est même un peu plus sur le *Great-Western*, qui va de Londres à Bristol, et qui a été établi avec une largeur de voie de $2^m,13$ au lieu de $1^m,50$.

nés par la concurrence, sont parvenus à obtenir sur leurs lignes navigables une vitesse, je ne dirai pas égale à celle des chemins de fer, mais du moins fort remarquable. Le transport, au moyen de *bateaux-rapides* (c'est le nom qu'on leur donne), est en pleine activité sur plusieurs canaux écossais. On l'a essayé avec succès sur quelques-uns des canaux de l'Amérique du Nord. Aux portes mêmes de Paris, on va sur le canal de l'Ourcq à raison de 16 kilom. à l'heure. Je n'ai à entrer ici dans aucun détail technique sur cette découverte; je me bornerai à vous dire que cette rapidité s'obtient à meilleur marché qu'une vitesse deux fois moindre; car il en coûte moins, par exemple, pour traîner un bateau à raison de 16 kilom. que pour le faire cheminer deux fois plus lentement. Mais cette vitesse économique n'est possible sur les canaux qu'autant que la charge est très-faible. Dès qu'il s'agirait de bateaux pesamment chargés, il faudrait y renoncer, et, par conséquent, les *bateaux-rapides* ne peuvent servir qu'au transport des voyageurs.

Outre les canaux, ouvrages de l'homme, il y a d'autres voies navigables, ouvrages de la nature; ce sont les fleuves qui sillonnent tous les continents. Ces cours d'eau naturels offrent des moyens de transport extrêmement économiques, et d'une rapidité qui, sans égaler celle des chemins de fer, est pourtant considérable. La supériorité qui, sous le rapport de l'économie de la traction, distingue les chemins de fer tracés dans certaines conditions de pente, tient, de même que la célérité qui est leur attribut ordinaire, à la mise en œuvre d'une force artificielle. C'est à la vapeur qu'on en est redevable. La machine à vapeur avait été employée au transport sur l'eau

avant de l'être sur la terre ferme. Le bateau à vapeur de Fulton, le premier qui se mît en marche pour ne plus s'arrêter (1), date de 1807. C'est vingt-trois ans d'antériorité sur l'inauguration du chemin de fer de Manchester à Liverpool.

L'emploi de la force de la vapeur sur les cours d'eau, a donné les résultats les plus satisfaisants, sous le rapport du bon marché. Sur les fleuves dont le courant est modéré, et qui sont assez profonds pour recevoir en toute saison des bateaux d'une grande capacité, le transport à la vapeur, même à la remonte, ne revient guère plus cher que sur les canaux qui n'offrent pas de courants à vaincre, et le transport des hommes s'y opère à un bas prix qu'on n'a atteint nulle autre part. De tous les fleuves du monde, celui où circulent le plus de bateaux à vapeur, et où les circonstances naturelles se prêtaient le mieux à ce mode de navigation, est le Mississipi avec ses nombreux et puissants tributaires, l'Ohio, le Missouri, l'Illinois, l'Arkansas, etc. J'ai pu, il y a quelques années, recueillir sur les lieux les prix comparés du transport des diverses marchandises sur le Mississipi : à la descente, les marchandises d'une certaine valeur ne payaient qu'un centime et un quart ou deux centimes pour une tonne et par kilomètre parcouru ; c'est au-dessous du prix du fret, tel qu'il serait pour les mêmes objets, sur les canaux français à grande section, en les supposant bien entretenus et bien aménagés. Sur les canaux d'Amérique, tels qu'ils sont établis, ce même prix est, avons-nous dit, de trois cen-

(1) En 1782, un Français, M. Claude de Jouffroy, avait fait marcher sur la Seine un bateau à vapeur ayant pour organes moteurs des roues semblables à celles des bateaux à vapeur actuels. M. de Jouffroy est mort en 1832 à l'hôtel royal des Invalides.

times et demi au moins. A la remonte, le prix du transport sur le Mississipi était de deux centimes et demi et même moindre quelquefois, quand la concurrence était vive. Les voyageurs y payaient, pour leur passage, dans la chambre, nourriture comprise, de 6 à 8 cent. par kilomètre (1). Avec un abri plus modeste, ce n'était qu'un centime ou un centime et demi, soit une lieue pour un sou, sans la nourriture, il est vrai. Je ne pense pas que les prix aient été augmentés de puis lors. Sur l'Hudson qui baigne New-York, le prix est d'un centime et demi ou de deux centimes; quelquefois il est tombé à un centime et un quart.

Ici je prends pour exemple, il est vrai, des fleuves abondamment pourvus, des cours d'eau vraiment merveilleux, auxquels les nôtres ne sauraient être comparés. Sur nos fleuves, cependant, malgré la modicité de leur approvisionnement, la navigation à la vapeur, s'appropriant graduellement à leur régime, a donné des résultats surprenants; mais, faute de perfectionnements qui pourtant seraient assez peu dispendieux, nos fleuves manquent de profondeur, et ne sont praticables que pour des bateaux très-peu chargés. L'amélioration obtenue au moyen de la vapeur est donc bien moins sensible pour les marchandises que pour les voyageurs. Le bas prix du transport des marchandises sur le Mississipi et sur l'Ohio semble encore pour nos fleuves au delà des limites du possible, et l'on s'expose à passer pour un visionnaire en exprimant l'espoir qu'on s'en rapprochera quelque jour, même de loin. Cependant cette

(1) Le tarif de nos diligences est ordinairement de 10 centimes dans l'intérieur; mais, comme partout excepté sur le Mississipi, la nourriture est à part.

espérance se motive par le bon marché auquel on est parvenu pour le service des voyageurs sur ces mêmes fleuves français, dépourvus d'eau, dont le lit est parsemé de bancs de sable ou d'écueils, et dont les ponts, les uns par leurs arches étroites, les autres par la faible élévation de leurs tabliers suspendus, entravent la navigation, aussitôt que les eaux sont hautes et que le transport des marchandises pourrait s'opérer économiquement.

J'ai en effet sous les yeux un relevé qui date de quelques années déjà. J'y lis que, sur la Loire, on payait, suivant les lieux et les bateaux, aux premières places, 8 cent., 7 cent., 6 cent.; aux secondes, 6, 5 et 4 cent. Depuis lors, ces prix ont dû se réduire. Sur la Saône, les prix des places variaient alors de 4 à 6 cent., en temps ordinaire; mais la concurrence les abaissait parfois à un centime et demi par kilomètre, c'est-à-dire au taux minime du Mississipi; présentement entre Chalon et Lyon, on paye, sur la Saône, aux premières places, 6 cent.; aux secondes, 4 cent. 3 dixièmes. Mais ces prix sont réputés élevés, et les compagnies des bateaux à vapeur réaliseraient encore, dit-on, des bénéfices, si elles se contentaient : aux premières, de 4 cent. 3 dixièmes; aux secondes, de 3 centimes.

Sur le Rhône, les prix des places sont plus modiques encore. On les a vus, pour les secondes, à moins de 1 cent. par kilomètre. Les prix de 3 cent. pour les premières, et de 2 cent. un quart pour les secondes, paraissent être passablement rémunérateurs.

Tout le monde sait à quel bas prix, en France, on est transporté de Paris à Rouen ou à Corbeil, et, en

Allemagne, sur le Danube. Mais il faut reconnaître que l'avantage du bon marché, qu'offre ainsi la navigation fluviale à la vapeur, tient pour une bonne part à ce que, ces voies de transport ne coûtant rien ou coûtant peu à établir, le péage afférent à la mise première de fonds est, en droit, nul ou presque nul, et qu'en fait, la taxe de navigation réellement perçue est très-faible, si même il y en a une.

Pour laisser moins incomplets ces renseignements sur les frais de transport de toute nature par les diverses voies, il n'est pas inutile d'ajouter que sur les canaux américains où l'on transporte beaucoup de voyageurs, le prix des places par kilomètre était, il y a quelques années :

Sur les paquebots spécialement affectés à ce service de.	10	cent. (1).
Sur les bateaux portant des marchandises en accéléré (*line boats*).	5	
Sur les bateaux ordinaires à marchandises.	4	1/4

En France, sur le canal du Midi, on paye dans le bateau-poste :

Aux premières places.	7	1/2
Aux secondes.	5	

Sur les bateaux-rapides de l'Écosse, on payait il y a quelques années :

Aux premières places de.	7 à 9
Aux secondes de.	4 à 6

Actuellement sur les bateaux-rapides du canal de l'Ourcq, les prix sont :

Aux premières places de.	6	8/10
Aux secondes de.	5	2/10

Les voies d'eau naturelles, lorsqu'elles sont en

(1) Le prix moyen des places en diligence est d'environ 13 centimes aux États-Unis.

bon état et qu'elles offrent aux bateaux un mouillage un peu profond, l'emportent, sous le rapport du bon marché, sur toutes les autres pour le transport des voyageurs, et elles les égalent à peu près pour le transport des marchandises. Concevez maintenant les avantages immenses que nous pourrions retirer, en France, d'une amélioration de nos fleuves qui ont de si longs parcours. Cette amélioration serait facile; et elle serait médiocrement coûteuse. Depuis quelques années on expérimente avec un grand succès des barrages mobiles qui relèveraient à peu de frais le plan d'eau de la plupart de nos rivières (1), et dont la manœuvre est prompte autant que simple. Si le perfectionnement des cours d'eau était l'objet d'une plus active sollicitude, si on les rendait praticables pour des bateaux à vapeur, nous vérifierions tous les jours, sur la plus grande échelle, la définition des fleuves donnée par Pascal, que ce sont des chemins qui marchent et qui portent où l'on veut aller. Avec la vapeur cette définition devient, pour ainsi dire, également vraie dans les deux sens de la descente et de la remonte. La combinaison qu'offre la navigation à vapeur, de la célérité avec l'économie, la recommande donc vivement à l'intérêt des pouvoirs publics, à cet intérêt agissant qui se révèle par des allocations au budget (2).

Que serait-ce si nous la considérions, cette navi-

(1) Le barrage mobile que tout le monde peut voir à Marly, près de Paris, est dû à un ingénieur des ponts et chaussées, M. Poirée.

(2) Combien ne serait-il pas utile pour la France de voir parfaire la communication fluviale de Lyon à Avignon ! Pour l'Amérique du Nord, quel chemin de fer eût valu le Mississipi ? Pour l'Allemagne, quel instrument de richesse et de grandeur n'est pas le Danube, dont les gouvernements riverains semblent prendre si peu de souci ?

gation à vapeur, non plus seulement sur les fleuves, mais sur la mer? Là elle est encore à son début, du moins pour les relations de continent à continent. Ce fut, en effet, seulement en 1839 que le problème de la navigation à vapeur transatlantique se trouva résolu. Les capitalistes et le gouvernement anglais l'ont organisée de toute part, non sans mécomptes, et elle va être mise en pratique par la France sur de larges proportions. Grâce à ce nouveau mode de communication, on peut dire aujourd'hui de la mer qu'elle a cessé de séparer les continents, qu'elle les réunit. Cet élément puissant, dont la vue arrachait à l'épicurien Horace une exclamation de peur, va devenir le plus commode en même temps que le plus rapide de tous les moyens de transport; car les navires transatlantiques seront de vrais palais flottants où l'on trouvera tous les raffinements de la vie de luxe. La navigation à vapeur sur l'Océan est comme une seconde découverte de l'Amérique, elle met l'Europe en possession de l'univers entier.

De ce qui précède essayons maintenant de tirer quelque conclusion applicable.

Indépendamment des routes, voici en présence les uns des autres trois modes de communication : 1° les chemins de fer qui, pour les voyages, offrent des facilités extraordinaires, quels que soient la saison et le climat, métamorphosent complétement les rapports de voisinage, opèrent une révolution non moins complète dans les relations à grande distance, et pour les marchandises, au point de vue essentiel de l'économie de la traction proprement dite, sont à peine inférieurs aux autres moyens de transport, si même ils ne les égalent pas; 2° les

canaux, d'une utilité tout au plus médiocre pour les voyageurs et seulement dans quelques cas, mais d'une grande commodité pour les marchandises, particulièrement dans les pays où la gelée a peu d'intensité, à la condition d'un système d'entretien et d'administration meilleur que ce qui a lieu en France; 3° les rivières améliorées qui, à l'aide de la vapeur, transportent les voyageurs au plus bas prix possible avec rapidité, et les marchandises à un taux modéré. C'est cependant un système de transport moins ponctuel et plus sujet à être interrompu que les chemins de fer et même que les canaux, quoique, si on le voulait bien, on pût lui donner beaucoup plus de régularité.

De la sorte, si l'on ne prenait en considération les frais de premier établissement de ces diverses voies, et si l'on ne mettait en balance le désir impatient dont sont universellement animées les populations en faveur des communications perfectionnées et la modicité des sommes dont, dans tous les États, la société peut ou croit pouvoir disposer pour cet usage, on serait tenté de prononcer que, sauf quelques cas particuliers, les chemins de fer méritent la préférence. Cette conclusion demeure fondée absolument dans les pays tels que l'Amérique du Nord, où les chemins de fer ne coûtent pas plus que les canaux, où d'ailleurs les distances à racheter sont énormes et où la gelée suspend périodiquement la navigation tous les ans pendant plusieurs mois. En Amérique, néanmoins, l'amélioration des cours d'eau accessibles aux bateaux à vapeur devait fixer l'attention des pouvoirs publics et l'a fixée en effet, parce qu'elle s'y recommande le plus fréquemment par une économie extrême. Mais

en France, où les chemins de fer, tels qu'on les établit encore d'après les indications premières de la théorie qui exigeait impérieusement des pentes insensibles et de grands rayons de courbure, on peut évaluer présentement, en nombre rond, que les chemins de fer coûtent deux fois autant que les canaux, et ceux-ci deux ou trois fois autant que les rivières améliorées. En France donc, aux yeux de l'homme d'État qui tient avec raison à accommoder les plans d'économie publique aux besoins des populations, et à contenter le plus grand nombre possible et de provinces et d'hommes, les chemins de fer se présentent avec un désavantage flagrant. Ainsi il convient de se garder d'un engouement irréfléchi en leur faveur. Dans l'état des choses, l'idée d'abandonner pour eux le creusement des canaux et l'amélioration des rivières est inadmissible.

Quelle que soit la dépense des chemins de fer, il faut en construire. Ils satisfont de mieux en mieux à la condition du bon marché des transports; par leur célérité ils offrent des avantages incomparables, et rendent des services pour lesquels ils ne peuvent être remplacés; ils relient entre elles les diverses parties d'un même empire, les empires d'un même continent; ils étendent l'influence des peuples les plus avancés; ils rattachent les États les uns aux autres par les liens d'une étroite solidarité intellectuelle, commerciale, sociale. Songez, par exemple, à ce que produirait le chemin de fer encore à ouvrir de Marseille à Dunkerque au milieu de notre pays, ce chemin qui joindrait la Méditerranée à la mer du Nord et mettrait Alger à quatre jours de Paris. Ce serait une voie de transport non pas seulement française, mais

européenne; l'Europe devrait nous en remercier comme d'un bienfait, et ce serait un élément direct de puissance pour notre patrie. L'Angleterre, à qui cette voie serait infiniment utile, se trouverait par cela même dans une sorte de dépendance vis-à-vis de nous (1). Mais, à part cette grande ligne et un petit nombre d'autres qu'on doit regarder comme urgentes parce qu'elles seraient très-fréquentées par les voyageurs, ou que, reliant notre capitale aux métropoles européennes, elles affermiraient la paix du monde: à part, disons-nous, quelques lignes dont les titres justifient un privilége, il est à souhaiter qu'on procède lentement à l'exécution du réseau de plus de 4,000 kilom. décrété par les pouvoirs publics en 1842, à moins cependant que les frais de construction des chemins de fer ne soient réduits dans une forte proportion, ou que, par une

(1) Ce que j'exprime en ce moment, au sujet de cette ligne est devenu d'une vérité plus saisissante encore depuis un grand événement qui, tout récemment, a étonné le monde. A l'extrémité de l'Orient se tenait un groupe de 350 millions d'hommes formant une civilisation *sui generis*, bien moins reculée qu'on ne le croit. Ce peuple était demeuré jusqu'à présent sans rapport avec la civilisation occidentale à laquelle nous appartenons, ou du moins il n'entretenait avec les 250 millions d'hommes qui habitent l'Europe, que des relations assez semblables à celles d'un captif communiquant avec le reste des hommes du haut d'une muraille ou à travers les barreaux d'une geôle. Eh bien ! les barrières qui séparaient de nous ces 350 millions d'hommes viennent d'être renversées. C'est un des faits les plus considérables qui se soient jamais accomplis. Puisque la trouée est faite, puisque les rapports de l'Europe avec cet Orient lointain sont à la veille d'acquérir un vaste développement, les voies de communication destinées à jouer un grand rôle dans ces relations nouvelles prennent par cela seul un intérêt immense. C'est pour les gouvernements un devoir sacré de les exécuter. Or, dans les communications entre l'Europe et l'extrême Orient, quelle autre voie de transport aurait une importance égale à celle du chemin de fer de la Méditerranée à la mer du Nord, quelle autre serait autant fréquentée par la foule impatiente d'atteindre ce monde nouveau où nous avons enfin accès aujourd'hui, par les richesses que l'Europe échangerait avec cette extrémité de l'Asie ?

nouvelle distribution du budget, on ne parvienne à doubler la part faite aux travaux publics. Jusque-là il convient de consacrer une grande partie des fonds de l'État à achever le perfectionnement des routes, sur lesquelles le public dépense tous les ans en frais de traction 500 ou 600 millions, somme énorme qui serait réduite d'un tiers peut-être si les routes étaient en parfait état; à l'amélioration des beaux fleuves qui sillonnent notre territoire; à leur jonction par des canaux, et à leur remplacement par des lignes latérales là où il ne serait pas possible de les améliorer suffisamment dans leur lit.

Mais si l'on parvenait, ce qui n'est point impossible, à rapprocher, quant à la dépense, les chemins de fer des canaux, il faudrait prendre un parti différent; ce serait par exception seulement que désormais des canaux devraient être creusés, et le système de viabilité du territoire se composerait principalement : 1° de chemins de fer reliant les uns aux autres les grands foyers de production ou d'arrivée des marchandises et les foyers de consommation, les uns et les autres étant aussi des centres de population; 2° de routes ordinaires bien entretenues et à pentes douces, sur les lignes moins populeuses et moins fréquentées par les marchandises; 3° de rivières améliorées; et encore la tendance devrait-elle être de border les rivières d'un chemin de fer dans tous les cas où elles serviraient à de grands échanges et où d'ailleurs leur régime serait sujet à des inégalités jugées irremédiables, à moins d'une forte dépense.

DEUXIÈME LEÇON.

De l'intervention du gouvernement dans les travaux publics.

SOMMAIRE. — Le gouvernement doit-il intervenir dans les travaux publics? — La solution de cette question peut différer suivant la nature du gouvernement et l'état de la société. — Dans l'antiquité, les arts industriels et les classes vouées au travail étaient méprisés; la science des transports était imparfaite, et la production alimentaire requérait la plupart des bras. — Conséquence de ces faits sur la participation des gouvernements aux travaux publics. — Les gouvernements firent cependant exécuter des monuments fastueux, et quelquefois aussi des ouvrages utiles. — La société du moyen âge était féodale et théocratique; de là des constructions militaires et religieuses : c'étaient les travaux publics du temps. — Le clergé, toutefois, encouragea les entreprises d'utilité publique. — Le mot de *travaux publics* a aujourd'hui un sens nouveau, il s'applique aux entreprises qui contribuent au bien-être général, et principalement aux voies de communication. — Ces travaux ne sont pas des affaires de charité et de philanthropie; ce sont des affaires d'État. — Ils sont aujourd'hui de l'intérêt général; donc le gouvernement doit y intervenir. — Le triomphe, en Europe, du principe de l'égalité devant la loi, et l'importance qu'ont prise les classes industrielles, impliquent pour les gouvernements le droit et le devoir de s'occuper des affaires de l'industrie, et par conséquent des travaux publics. — Ce n'est pas à dire que l'industrie privée doive être exclue de ces travaux. — Elle y est quelquefois supérieure à l'industrie publique. — Exemple du service de bateaux à vapeur de Toulon à Alger. — Autre exemple fourni par les paquebots à vapeur du Levant, d'où ressort, au contraire, la supériorité de l'État.

MESSIEURS,

La question de savoir si un gouvernement doit ou non intervenir dans les travaux publics, ne saurait être résolue dans des termes absolus, abstraction faite des circonstances de temps et de lieu, et surtout de la mission que le gouvernement se conçoit à lui-même vis-à-vis de la société.

Pour répondre convenablement à cette question, le gouvernement doit-il ou non intervenir dans les travaux publics? il faut connaître le caractère et les instincts du gouvernement dont il s'agit. Est-ce un

gouvernement militaire, avide de conquêtes, ambitieux de domination, ou un gouvernement pacifique, principalement jaloux du bien-être national? Le gouvernement, dont on veut apprécier l'aptitude à ces vastes entreprises, est-il de ceux qui cherchent à assoupir l'activité sociale, ou de ceux qui s'appliquent à imprimer aux populations une excitation salutaire? Fait-il consister son ambition à ravir à ses voisins quelque province, ou bien à diriger les peuples dans la voie de la prospérité? Emploie-il des agents consciencieux et capables, ou recrute-t-il ses serviteurs sous les auspices de l'intrigue? Il importe de savoir aussi quel est l'état de la société, au gouvernement de laquelle il s'agit d'assigner ses droits et ses devoirs en cette matière. Offre-t-elle, comme les sociétés antiques, une plèbe nombreuse, qu'il faille occuper à tout prix? Est-elle, si je puis parler ainsi, d'une autre nature que son gouvernement, ou, en d'autres termes, les gouvernés y sont-ils d'une autre race que les gouvernants, comme au moyen âge, où le pouvoir appartenait à des conquérants, et où le peuple était conquis? Ou bien, est-ce une société maîtresse d'elle-même, placée vis-à-vis de l'autorité sous l'égide de lois respectées de part et d'autre? Est-elle constituée sur le privilége, ou se compose-t-elle de citoyens que la loi traite comme des égaux? Ceux-ci sont-ils livrés à l'apathie et à la paresse, ou tendent-ils énergiquement vers le bien-être, par le travail, l'instruction et la moralité?

Il s'en faut de beaucoup que j'aie énuméré ainsi tous les types de sociétés et de gouvernements; mais cette énumération, tout incomplète qu'elle est, suffit pour montrer que, selon qu'on envisagera tel ou tel type

politique et social, la logique et le bon sens mèneront à des conclusions différentes au sujet de l'intervention du gouvernement dans les travaux publics. Il est clair, en effet, qu'un gouvernement militaire n'aura pas, à l'égard d'entreprises essentiellement pacifiques, la même compétence à beaucoup près qu'un gouvernement aux inclinations pacifiques, et que celui dont le programme serait la conquête n'aurait pas pour cette œuvre la même aptitude qu'un autre auquel l'accroissement du bien-être et de l'instruction de la population apparaîtrait comme un devoir sacré.

Qui ne conçoit de même, qu'une société homogène avec son gouvernement devra attendre de celui-ci, sous le rapport des travaux publics, infiniment plus de sollicitude que n'en pouvait espérer une société semblable à celle du moyen âge, où les chefs étaient séparés de la masse de la nation, non-seulement d'origine, mais d'idées, de désirs et de tendances, de tout l'intervalle qui existe entre la paix et la guerre, entre l'oppresseur et l'opprimé?

Si vous étudiez dans l'histoire les actes des divers gouvernements qui ont présidé aux destinées des divers peuples, vous trouverez entre eux des dissemblances extrêmes sous le rapport des travaux publics.

Dans les sociétés les plus anciennes, soit qu'elles fussent soumises au despotisme, comme l'Assyrie et la Perse, ou à la théocratie, comme l'Inde et l'Égypte, dans celles d'une antiquité moins reculée, comme la Grèce et Rome, où l'oligarchie prévalait, la pensée de s'immiscer dans ce que nous appelons les travaux publics occupait fort peu les gouvernements; et cela est facile à expliquer : La constitution de ces sociétés reposait, soit sur l'idée de castes séparées les

unes des autres par des murailles à pic, soit sur celle de tribus investies de droits distincts et très-inégaux. Les privilégiés en petit nombre qui participaient au pouvoir, tenaient sous eux une masse innombrable qui leur servait de substratum, et qu'ils foulaient aux pieds sans scrupule. A l'exception de l'agriculture, les diverses industries étaient peu honorées; que dis-je? elles étaient flétries. L'industrie manufacturière était généralement le lot des esclaves, qui travaillaient dans la maison de leurs maîtres, pour leurs maîtres seuls. Les grands manufacturiers des sociétés modernes, ces fabricants aux vastes ateliers, ces commerçants dont les navires sillonnent toutes les mers, ces banquiers auxquels les États demandent crédit, tous ces hommes qui siégent dans le parlement, et avec lesquels le gouvernement compte comme avec des puissances, n'existaient pas alors. Au lieu de ces maîtres de forge parmi lesquels on en cite, en Angleterre, qui seraient en mesure de fournir, au besoin, cinquante ou cent millions de kilogrammes de fer par an, vous eussiez vu dans les sociétés antiques quelque misérable forgeron, cheminant péniblement, portant sur le dos son atelier composé d'un marteau et d'un soufflet, et parcourant ainsi les montagnes où il espérait trouver du minerai à côté du bois. Au lieu de ces grands filateurs ou tisseurs de laine et de coton, qui produisent du fil en quantité suffisante pour recouvrir l'immense orbite que décrit la planète, ou des tissus assez pour franchir la distance du pôle à l'équateur, vous eussiez rencontré alors une matrone filant à la quenouille avec quelques esclaves de son sexe, et des esclaves mâles tressant lentement la chaîne avec la trame sur de grossiers métiers. L'agriculture seule était honorée,

encore ne l'était elle pas partout. Mais cette considération dont elle jouissait à Rome, était le privilége exclusif du propriétaire. La masse des cultivateurs était composée d'esclaves, privés de droits civils, et ne possédant rien, pas même un nom.

Par une conséquence naturelle, les voies de communication, les ports et toutes les constructions utiles de nos jours n'excitaient chez l'autorité qu'un sentiment d'indifférence, et ne figuraient qu'en sous-ordre dans les budgets du temps. La constitution même de la société ôtait au pouvoir la pensée de consacrer à ces travaux les ressources de l'État. Les plus grands esprits de l'époque, les plus illustres philosophes, Xénophon, Aristote, Platon, sacrifiaient sans réserve aux préjugés qui infamaient les professions industrielles.

Ce n'était pas, toutefois, que les populations restassent inactives. Les gouvernements d'alors savaient, comme ceux d'aujourd'hui, que l'oisiveté est la mère de tous les vices. Ils comprenaient, aussi bien que les gouvernements modernes les plus intelligents, les raisons d'État qui commandent d'entretenir chez les populations des habitudes de travail. Ils n'étaient même point dépourvus de sympathie pour les classes laborieuses, là particulièrement où ces classes formaient des castes subalternes au lieu d'être réduites en esclavage. Ils leur procuraient volontiers de l'occupation. Mais plusieurs raisons les empêchaient d'entreprendre les travaux publics tels que nous les comprenons aujourd'hui.

La première, qui est décisive, c'est qu'on ignorait alors l'art des transports exécutés au moyen de ces voies de communication, auxquelles nous réservons

plus particulièrement le nom de travaux publics ; à peine savait-on construire, chez quelques peuples de l'antiquité, en petit nombre, de grossières charrettes, et Dieu sait quelles incommodes machines c'étaient. C'est à Rome que ce moyen de transport a été imaginé ou du moins employé sur une certaine échelle. Partout ailleurs les transports s'opéraient sur le dos des bêtes et des hommes. Et, aux temps mêmes de l'empire, Pompéï nous permet de juger de ce que pouvait valoir alors un char et de ce qu'on en pouvait faire. Les anciens n'avaient donc pas même la notion approximative de l'utilité des routes. Les voies romaines, les seules qui aient existé dans l'antiquité, servaient plutôt aux communications des hommes et au déplacement des troupes qu'aux échanges de marchandises ; et la roideur extrême de leurs pentes montre qu'une charrette n'y pouvait rendre que de bien médiocres services. Même au temps où nous vivons, la charrette, ce mécanisme si simple, qui nous semble, comme la charrue, inhérente à la civilisation et inséparable d'elle, la charrette est ignorée sur les neuf dixièmes de la planète (1) ; et là où il n'y a point de charrettes ni de voitures, on conçoit que les routes soient peu nombreuses ou même qu'elles n'existent pas.

L'antiquité soupçonnait moins encore les services qui devaient être obtenus des canaux, car les canaux

(1) La charrette ne se présente ni dans l'empire turc, la Perse, l'Inde, et les États du plateau central de l'Asie ; ni dans la Chine et le Japon, qui jouissent cependant d'une civilisation raffinée à quelques égards, et où même on trouve des chemins entretenus avec soin ; ni dans l'Amérique du Sud, si ce n'est par exception sur quelques points ; l'Afrique tout entière, à peu près, en est dépourvue. En Europe même, dans la Péninsule Ibérique, elle n'est point d'un usage général à beaucoup près.

peuvent être considérés en Europe, comme une invention moderne (1). L'art d'améliorer le régime des rivières est également récent, si même il repose encore sur des bases bien certaines. On a vu dans l'antiquité les gouvernements ordonner de grands travaux sur les fleuves. L'histoire de la Chine est celle qui en révèle les exemples les plus frappants. Ces ouvrages étaient d'une nature spéciale. Ils consistaient dans des endiguements. Ils étaient accidentels. On s'y livrait à la suite des inondations, afin de réparer les dégâts causés par les eaux épandues, ou de garantir à l'avenir les populations de ces affreux débordements dont le pays venait d'être désolé, bien plus que pour favoriser la navigation.

En second lieu, dans ces temps reculés où la puissance productive des sociétés était très-faible, et où les forces de la nature et les éléments étaient loin encore d'avoir été domptés et ployés, comme aujourd'hui, à nos usages, de manière à travailler pour l'homme à sa place, l'emploi de la majeure partie des bras était nécessaire pour assurer la subsistance publique. Détourner de la production alimentaire une portion du travail des hommes, était difficile, dangereux même; c'eût été exposer la société à des disettes.

Dans l'enivrement du pouvoir, si quelques gouvernements despotiques se laissaient aller à détourner de la production alimentaire une portion du travail des

(1) Les écluses, sans lesquelles il n'y a pas de bon canal possible, ne sont connues, en Europe, que depuis la Renaissance. La première a été établie en Italie, sur le canal intérieur de Milan, en 1444, sous le dernier des Visconti.

En Chine, où les canaux sont nombreux, l'écluse est connue depuis un grand nombre de siècles.

hommes, c'était souvent afin de satisfaire des idées de faste, et de réaliser des conceptions stériles que la vanité leur suggérait. C'est ainsi que s'élevèrent sur les rives du Nil et du Gange et sur celles de l'Euphrate des palais immenses, des édifices d'une splendeur et d'une étendue extraordinaires, véritables prodiges, dont les restes nous frappent de stupeur, et qu'avec les ressources de l'art moderne et celles de nos inépuisables budgets, nous n'oserions entreprendre aujourd'hui. Telle était la forme sous laquelle les monarques de la Syrie et de la Perse, et les théocrates de l'Inde et de l'Égypte étaient trop souvent portés à concevoir l'intervention du gouvernement dans les travaux publics. On peut admettre, pour leur honneur, que si les voies de communication modernes, avec leur fécondité pour le bien-être des populations et pour la force des gouvernements eux-même, eussent été connues alors, ils n'eussent pas dédaigné les travaux publics ainsi entendus. Car le plus souvent, celui qui opprime, ne le fait pas pour le plaisir d'opprimer, mais plutôt faute de mieux savoir et de mieux pouvoir. Il faut reconnaître, du moins, qu'en Égypte beaucoup de canaux avaient été creusés pour l'irrigation, beaucoup de digues élevées pour empêcher les ravages des débordements, des monticules même érigés à bras d'hommes pour servir d'assiette aux villages. Mais l'art précieux auquel la civilisation est enfin parvenue, de féconder au plus haut degré les travaux publics, manquait à l'antiquité; et ce fut là sans doute, je le répète, une des principales causes pour lesquelles les gouvernements de cette époque n'y intervinrent pas d'une façon plus active et plus régulière et qui donnèrent

à leurs entreprises de constructions un caractère fort différent des nôtres.

Si maintenant nous examinions une société plus rapprochée de nous dans l'ordre des temps, quelque éloignée qu'elle soit d'ailleurs dans l'ordre des idées, celle du moyen âge, dont la puissance productive ne dépassait pas celle des temps anciens si même elle l'égalait, nous reconnaîtrions qu'elle a eu aussi ses travaux publics, mais que de même ils étaient autres que ceux des sociétés actuelles.

Au milieu de l'anarchie féodale, lorsque la France, l'Allemagne, l'Europe entière étaient sous le joug d'une myriade de petits souverains guerroyant les uns contre les autres, et empiétant sans cesse les uns sur les autres et sur leur suzerain, quand celui-ci ne les dépouillait pas lui-même; au milieu de cette société toute militaire et toute désordonnée, les seigneurs, dans une pensée de domination, et les corporations, dans un but de défense légitime, exécutèrent de grandes constructions et se livrèrent aux travaux publics, sous la forme qui était appropriée à leurs besoins et à leurs prétentions, à leur notion de l'utile. Les seigneurs couvrirent alors le sol français d'innombrables forteresses aux murs de vingt pieds d'épaisseur, qui heureusement n'existent plus aujourd'hui qu'à l'état de ruines pittoresques; tandis que, contre les excursions des hommes de guerre, les bourgeois entouraient leurs villes d'une ceinture de murailles et de tours.

Telle était la forme de travaux publics qui convenait à une société en proie à l'esprit guerrier. Mais les châteaux et les enceintes des villes ne furent pas les seuls travaux du temps. La société du moyen âge

était double, même dans son gouvernement. A côté du roi et des seigneurs s'élevait l'Église. Le pouvoir spirituel coexistait avec le pouvoir temporel, et le successeur de saint Pierre trônait à côté des Césars et même au-dessus. L'autorité religieuse eut ainsi ses travaux publics; et les monuments qu'érigea le clergé, vastes couvents et magnifiques églises, heureusement conservés jusqu'à nos jours plus intacts que ceux des barons, sont les plus beaux ornements de nos cités. Il était naturel que le pouvoir spirituel comprît ainsi les travaux publics; mais, il faut le dire à sa louange, il encouragea aussi les travaux industriels; il y participa, il les accomplit de ses mains. Au plus fort de la barbarie féodale, on vit les moines défricher le sol qui, depuis l'invasion, demeurait inculte; ils opérèrent des desséchements, ils apprirent aux populations à élever des digues pour contenir les fleuves. Un peu plus tard le clergé se fit ingénieur; il y eut la corporation des *frères-pontifes;* le pont Saint-Esprit sur le Rhône est du nombre de ceux qu'elle construisit; et, sur beaucoup de points de la Provence, des ponts très-hardis, en parfait état de conservation aujourd'hui, sont dus à cette corporation intelligente et charitable. La Lombardie doit aux moines les irrigations qui ont tant amélioré son agriculture. Mais c'étaient là, pour le clergé, des œuvres accessoires. Il n'était pas appelé à se mêler directement des biens terrestres, son royaume n'était pas de ce monde.

En résumé, dans la société qui nous a précédés, plus encore peut-être que dans les sociétés antiques, les grandes entreprises d'utilité publique étaient généralement délaissées par les gouvernements. L'in-

tervention du pouvoir dans les travaux publics, telle que nous la concevons aujourd'hui, n'existait pas et ne pouvait exister. Elle n'était pas conforme à la mission que les gouvernements s'étaient conçue; et l'art de construire les voies de communication et d'améliorer les ports était trop peu avancé pour qu'on pût s'y livrer avec cette confiance sans laquelle l'homme ne fait rien de grand.

De nos jours la scène change. La donnée politique et sociale n'est plus la même. La situation du gouvernement par rapport à la société est tout autre, et la société se conçoit un but d'activité différent. La science a accompli de grands progrès, et se trouve aujourd'hui en mesure d'exécuter une multitude d'ouvrages profitables au bien-être des hommes. Il y a deux ou trois mille ans, ou même il y a cinq ou six siècles, plus près de nous encore, ce mot de travaux publics ne réveillait dans l'esprit d'autre idée que celle d'édifices imposants ou fastueux, destinés soit à la défense militaire, soit à la satisfaction des vanités princières et seigneuriales, soit enfin à l'exercice du culte. Aujourd'hui il signifie des constructions utiles, ayant pour objet de faciliter les échanges et d'accroître la puissance productive des sociétés, et, par conséquent, d'étendre le bien-être à toutes les classes de la population. Les travaux publics, aujourd'hui, ceux dans lesquels il s'agit de savoir si le gouvernement doit ou non intervenir, sont des instruments de prospérité que les générations se donnent à elles-mêmes et qu'elles lèguent à celles qui les suivent.

Ce n'est pas sans motif que je définis ainsi la nature et le but des travaux publics à l'égard desquels

il y a lieu de déterminer la compétence du gouvernement. Quelques esprits qui s'inspirent de bons sentiments et dont les sympathies sont généreuses, aiment les travaux publics, mais à un titre différent. Ils les aiment, parce qu'ils y voient un moyen d'occuper présentement les bras inactifs. Le bon accueil qu'ils leur font, les encouragements qu'ils leur accordent procèdent non d'un sentiment social et politique, mais d'une pensée de philanthropie et de charité aumonière.

Honorons la charité qui répand des aumônes, et estimons la philanthropie, quelle qu'ait été souvent son impuissance en face des maux qu'elle aspire à guérir; mais ce n'est pas sous leur patronage que les entreprises de travaux publics doivent être placées. Les travaux publics, désormais, se présentent sous des auspices plus puissants et non moins chers aux âmes bienfaisantes et aux cœurs religieux. Ils s'annoncent de nos jours comme destinés à accroître la prospérité générale, comme devant contribuer à la liberté positive des citoyens et à la grandeur du pays. Apparaissant ainsi comme des agents de liberté réelle et générale, comme des éléments de force nationale, les travaux publics grandissent à nos yeux. Leur exécution mérite de devenir un des principaux objets de l'activité publique, un des premiers soucis du gouvernement qui, dans les sociétés modernes, est l'expression de l'unité nationale.

Je ne suis encore qu'aux préliminaires de la question, et déjà les derniers mots que je viens de prononcer semblent presque en renfermer la solution formelle. C'est que, vous le savez, une question nette-

ment posée est déjà à demi résolue. Vous pouvez donc déjà pressentir, qu'après un plus mûr examen, nous ne pourrons pas échapper à cette conclusion, que le gouvernement a le droit et le devoir d'intervenir dans les travaux publics, et d'y coopérer, soit par une assistance financière, soit en les exécutant lui-même.

Le gouvernement, en effet, est le gérant de l'association nationale. C'est ainsi que l'économie politique doit le considérer et le définir, et les idées politiques des temps modernes n'y répugnent aucunement. Partout où l'intérêt général est en question, il appartient au gouvernement d'intervenir. De nos jours l'intérêt général, l'intérêt de la majorité, de l'universalité des citoyens, prescrit que la société possède des voies de communication régulières et économiques, des ports d'un accès facile : ainsi le gouvernement ne serait pas libre de ne pas encourager, de ne pas faciliter ces grandes entreprises; et la question ne serait plus que de savoir s'il doit ou s'il ne doit pas en exécuter pour son compte, par ses mains, pour les gérer ensuite, et si à cet égard il offre ou non les mêmes garanties que l'industrie privée.

Je poserai ici, Messieurs, un principe, que je qualifierai d'axiome, dans la certitude où je suis qu'aucun de vous ne me démentira : c'est que le gouvernement est apte à se mêler de l'accomplissement des affaires d'État, et que les affaires d'État rentrent naturellement dans ses attributions. Or, les travaux publics ne sont ni plus ni moins, dans les temps modernes, que des affaires d'État.

Non-seulement cette qualification d'affaires d'État

appliquée aux travaux publics n'a rien que d'exact, mais elle caractérise bien la situation respective actuelle du gouvernement et de la société. Dans toute la civilisation occidentale comprenant l'Europe et le nouveau continent, la constitution sociale est fondée désormais sur le principe de l'égalité devant la loi. Toutes les nations européennes y sont arrivées ou y tendent visiblement, avec l'assentiment et par le concours des gouvernements eux-mêmes : à Berlin comme à Paris, à Vienne comme à Madrid, le principe de l'égalité prévaut, nonobstant toute apparence contraire. Partout, en effet, chacun est imposé à peu près suivant ses moyens ; chacun reçoit le bienfait de l'instruction publique et est, au moins en droit, admissible à tous les emplois ; partout, par le fait seul de la suppression des priviléges de l'aristocratie militaire, les idées de paix triomphent, et les intérêts pacifiques sont ou deviennent les plus forts. Le travail pacifique de la pensée ou de l'industrie devient le but de l'activité de chacun, l'origine des distinctions.

Par conséquent le corps industriel qui représente spécialement les intérêts pacifiques et qui, au moyen âge, ne comptait pas dans l'État, y occupe aujourd'hui une place éminente. Les affaires de l'industrie, jadis subalternes aux yeux de l'autorité, sont devenues des affaires d'État. Les travaux publics figurant en première ligne parmi ces intérêts pacifiques, ces affaires de l'industrie, on arrive nécessairement à cette conclusion qu'ils sont devenus des affaires d'État, et que c'est désormais pour les gouvernements européens non-seulement un droit, mais un devoir d'y intervenir.

Dans ces termes généraux, la question posée en tête de cette leçon se résout donc par l'affirmative. Ce n'est point à dire (et plus tard nous nous en expliquerons en détail) qu'il faille exclure l'industrie privée des entreprises de travaux publics. L'industrie privée possède de grands moyens d'action ; il ne serait point sage de lui interdire des œuvres pour lesquelles elle a fait ses preuves d'aptitude, et dont la civilisation demande d'être dotée aussi promptement que possible. Je me suis proposé surtout d'établir aujourd'hui, à l'encontre des idées qui, pendant longtemps, ont eu cours, qu'on doit se garder de prononcer cette interdiction contre les gouvernements ; ce que j'ai voulu montrer, c'est que cette exclusion de l'État serait contraire et aux besoins actuels les plus légitimes des peuples, et aux lois fondamentales de leur nouvelle organisation sociale et politique.

Je n'éprouve aucun embarras à reconnaître que, dans une multitude de cas particuliers, l'industrie privée est un agent excellent, supérieur même à l'industrie de l'État. Me trouvant sur les bords de la Méditerranée, il y a quelques jours, j'ai eu sous les yeux un exemple frappant de cette supériorité. Il y a, vous le savez, d'actives communications par la vapeur entre la France et l'Algérie ; de nombreux paquebots appartenant à l'État vont de Toulon à Alger, d'où ils divergent sur tous les points du littoral africain, d'Oran à Philippeville. Jusqu'à ces derniers temps, le service était fait par l'État seul ; dans des circonstances favorables, les paquebots de l'État effectuaient en trois ou quatre jours la traversée de Toulon à Alger ; c'était bien marcher, eu égard à la distance ; et du temps de Bélisaire, lorsque cet illus-

tre guerrier allait au nord de l'Afrique renverser la domination des Vandales, on se fût estimé heureux d'une vitesse trois ou quatre fois moindre. Mais l'industrie privée est intervenue, et, ce même trajet, qui exigeait trois ou quatre jours, elle l'accomplit maintenant en deux. Le plus long voyage qu'elle ait fait entre Marseille et Alger, a duré, m'a-t-on dit, cinquante-six heures. Plus d'une fois les navires à vapeur de l'État y avaient mis huit et dix jours. « Voyez, me disait-on à cette occasion, combien l'industrie privée l'emporte sur l'industrie administrative; à quel point, incessamment sollicitée par l'amour du gain, une compagnie fait mieux qu'un gouvernement, à qui manque le stimulant de l'intérêt personnel. »

Sans doute, à en juger par ce seul exemple, la supériorité de l'industrie privée serait grande; mais sur les mêmes lieux j'avais devant moi un autre exemple qui réhabilitait l'État. Marseille possède un autre service de paquebots à vapeur beaucoup plus étendu que celui qui sert aux communications avec l'Algérie, et qui appartient à l'État, le service des paquebots du Levant. Or, ces navires de l'État valent les paquebots particuliers du service d'Alger; non précisément qu'ils aient autant de vitesse, leur infériorité, sous ce rapport, tient à ce qu'on les a construits pour une double destination : ce sont des bâtiments de guerre en même temps que des paquebots commerciaux, et la solidité qu'on a donnée à leurs coques les ralentit nécessairement; mais leur marche est d'une admirable régularité. On y a pourvu amplement au bien-être des voyageurs. C'est le plus beau service maritime qu'il y ait dans le monde, le plus beau et le plus sûr. J'ai donc pu

l'opposer aux conclusions absolues que mon interlocuteur tirait du cas particulier des paquebots d'Alger en faveur de l'industrie privée. Le premier exemple prouverait tout au plus la supériorité de l'industrie privée vis-à-vis de l'État représenté par le ministère de la marine; le second montre, au contraire, la supériorité de l'État représenté par le ministère des finances. Tout est donc balancé.

La seule conclusion qu'on puisse tirer de ce qui se passe à l'égard des différents paquebots de la Méditerranée, c'est que l'Etat et l'industrie privée sont aptes à se charger de grandes entreprises, mais qu'ils y échouent lorsqu'ils se négligent ou manquent de moyens nécessaires; or c'est ce qui n'était pas à démontrer, car personne ne réclame l'infaillibilité ni pour l'une ni pour l'autre des parties.

TROISIÈME LEÇON.

De la convenance spéciale pour la France de l'intervention du gouvernement dans les travaux publics.

SOMMAIRE. — Nécessité d'établir le droit d'intervention du gouvernement dans les travaux publics. — L'opinion contraire a prévalu dans le parlement français. — Inaptitude des gouvernements de l'ancien régime, nes de la conquête.—Aptitude des gouvernements d'aujourd'hui. — La révolution française a opéré dans les sociétés un remaniement profond. —Prééminence actuelle des intérêts pacifiques; poursuite générale du bien-être, transformation des idées d'amour-propre pour les nations, de puissance et de gloire pour les souverains. — Cette situation nouvelle crée aux gouvernements de nouveaux devoirs à l'égard de l'industrie. — L'opinion qui leur interdit la participation aux travaux publics vient d'Angleterre. — Elle tient à la constitution politique de ce pays. — Monarchique dans ses rapports extérieurs, l'Angleterre est aristocratique à l'intérieur. — L'aristocratie anglaise craignait d'etendre les attributions de la royauté; elle s'est mise elle-même à la tête des travaux publics.— De là est née une théorie générale sur l'inaptitude des gouvernements à ces travaux et sur l'excellence de l'industrie privée à leur égard.—Le passé de la France est tout monarchique.— Voyages de la noblesse française au delà du détroit, dans la dernière moitié du siècle dernier. — Puissance croissante du tiers état; comment un bon accueil fut fait alors à la theorie anglaise sur l'aptitude du gouvernement. — Direction nouvelle de l'opinion publique. — La liberté a besoin de s'appuyer sur l'autorité. —Les gouvernements actuels ont besoin d'attributions conformes au nouveau génie des peuples. — En première ligne se range l'intervention dans les travaux publics.

Messieurs,

En vous entretenant, dans la dernière séance, de l'intervention des gouvernements dans les travaux publics, je suis resté dans le cercle des généralités. La conclusion que je vous ai fait pressentir, a besoin, je ne l'ignore pas, d'être justifiée par l'expérience, et je vous présenterai donc des faits avec quelque détail; mais les faits ne sont d'un bon secours, que lorsqu'ils s'appuient sur les principes. C'est pourquoi il convenait de rechercher les principes avant toute chose. Quand on les a pour soi, l'on est bien fort.

Le droit que nous avons attribué à l'État, d'exé-

cuter pour son compte, en partie du moins, les voies de communication perfectionnées, est loin d'être incontesté, et parmi les théoriciens, et parmi les hommes publics. L'opinion qui dénie ce droit au gouvernement, fut soutenue, il y a cinq ans, dans le parlement français, à l'occasion des chemins de fer, et elle y triompha. Son triomphe eut, assurément contre la pensée de ceux dont il fut l'ouvrage, un résultat fâcheux, que nous sommes tous en droit de déplorer. La France, qui était en possession de donner l'exemple au continent européen, s'est laissé devancer par tout le monde, dans l'exécution des grandes lignes de chemin de fer : heureuse si, comme la session dernière le fait augurer, elle sait regagner le temps perdu !

Les gouvernements d'aujourd'hui sont placés dans d'autres conditions que ceux de l'ancien régime : je reconnais volontiers pour ceux-ci l'inaptitude qu'on allègue ; je ne puis l'admettre pour ceux-là.

En effet, les gouvernements de l'ancien régime, je veux dire ceux qui existaient en Europe il y a un demi-siècle, tiraient leur origine de la conquête ; ils avaient été fondés par des bandes germaines qui s'étaient superposées violemment aux habitants des provinces de l'empire romain. Les gouvernements du nouveau régime dérivent de la libre acceptation du pays, ou bien, dans les pays que les révolutions n'ont pas labourés, de la fusion de tous les intérêts jusqu'alors distincts et hostiles en un seul. Avant 1789, les petits-fils des conquérants ou leurs ayants droit entouraient seuls le trône, et leur origine, humiliante pour le corps de la nation, était leur titre dans l'État, la raison de leurs priviléges. Aujour-

d'hui, les hommes qui ont acquis une haute distinction par leurs travaux intellectuels ou industriels, et par leurs services de toute nature, forment le cortége des souverains; ici, presque à l'exclusion des anciens privilégiés, là, par transaction, de pair avec eux. Autrefois l'industrie faisait déroger. Par elle, aujourd'hui, on s'ouvre une carrière indéfinie d'honneur non moins que de richesse; et, dans le cabinet qui dirige actuellement les affaires de la France, tel homme que je pourrais vous citer, a servi comme un modeste commis dans la fabrique où il a loyalement fait sa fortune, et qu'il a dirigée ensuite jusqu'au moment où il est devenu ministre.

Vous mesurez maintenant la distance qui sépare les gouvernements du présent de ceux du passé; vous comprenez qu'une conclusion dont l'exactitude est rigoureuse à l'égard des uns, peut être radicalement fausse à l'égard des autres, et qu'il existe aujourd'hui, pour l'autorité, des attributions nouvelles en même temps que des devoirs nouveaux.

Le grand événement qui a ému le monde civilisé dans le dernier demi-siècle, a été appelé révolution; et c'est bien le nom qui lui convient, abstraction faite même des excès qui l'ont accompagné et des catastrophes par lesquelles il s'est manifesté. La société, en effet, s'est inspirée d'un esprit nouveau et a adopté une pratique nouvelle. Sa règle est devenue la prééminence des intérêts pacifiques sur les intérêts de la domination militaire; sa devise, l'émancipation de la pensée et du travail.

Dans cette nouvelle situation, le bien-être est devenu l'objet de la poursuite universelle; des hommes à courte vue et à courtes sympathies ont pu supposer

qu'il devenait la destination sociale et individuelle. Mais, pour ceux qui ont le cœur bien placé et l'intelligence ouverte, le bien-être est un moyen bien plus qu'un but. Car, pour quiconque a de la générosité dans le sentiment et de la noblesse dans les idées, l'avantage principal du bien-être ne consiste pas dans la satisfaction des appétits matériels ; c'est de donner une base à la dignité humaine, et d'assurer la liberté de l'homme, en l'affranchissant du souci de la matière.

Au milieu de tant de changements, la notion de l'amour-propre national restera-t-elle ce qu'elle était ? Jusqu'à présent le plus magnifique éloge qu'on pût faire d'un peuple, c'était de signaler ses vertus militaires. Voyez plutôt toutes les vieilles géographies. Vous lirez toujours dans celles qui ont été publiées en France : *Le Français est un peuple* BRAVE. La bravoure était la première vertu qu'un Français attribuait à sa patrie. La bravoure est en effet une belle qualité dont la France a le droit de s'enorgueillir. J'ose croire, néanmoins, que ce ne sera pas celle qui sera toujours mise en première ligne : le plus grand peuple, désormais, ce ne sera pas celui qui essuiera avec le plus de sang-froid le feu d'une redoute ; ou dont l'infanterie bien dressée soutiendra avec le plus de courage les attaques d'une cavalerie lancée de toute la force de ses chevaux. Quelque grandeur qu'il y ait d'ailleurs dans ce sang-froid et dans ce courage, le plus grand peuple me semble devoir être celui qui offrira au monde le meilleur modèle d'une société libre par le travail, unie sous la loi de l'égalité *organique* (1). Une société pareille, soyez-en

(1) Je veux dire par là qui reconnaîtra une hiérarchie où les rangs soient

certains, saurait, au besoin, se montrer invincible sur le champ de bataille, parce que le ressort moral y serait puissant. Je ne conçois pas de société plus forte de corps et d'âme qu'un peuple industrieux qui serait bien discipliné dans sa liberté.

Cet esprit nouveau de la civilisation semble appelé à modifier également la notion de la gloire pour les souverains et pour les hommes d'État. A Dieu ne plaise que je me fasse le soutien des idées matérialistes, alors même que j'emprunte des exemples et des arguments à l'ordre matériel! Mais qu'un gouvernement, par la construction d'un chemin de fer entre Paris et Londres, réussisse à marier ensemble ces deux magnifiques capitales, et à cimenter ainsi l'alliance des deux peuples les plus éclairés du globe, croyez bien que celui-là laissera une mémoire durable, autant et plus que s'il avait vaincu à Fontenoy. Les hommes d'État qui sauront décider les cabinets de l'Europe à rattacher les uns aux autres, au moyen de ces voies de communication dont la rapidité tient du prodige, tous les grands centres de notre continent, Paris, Berlin, Vienne, Saint-Pétersbourg et Madrid, ceux-là, n'en doutez pas, pour avoir introduit dans la civilisation européenne ce puissant élément de paix et de bonne harmonie, acquerront un titre impérissable à la reconnaissance des hommes, et leur nom ira à l'immortalité. Il y aurait plus de gloire en ce moment à percer l'isthme de Suez ou celui de Panama qu'à promener une armée victorieuse de Paris à Saint-Pétersbourg, sauf à la ramener peut-être par le chemin de

réglés par le mérite, par les services, par tous les genres d'illustration bien acquise.

Moscou et de la Bérésina! Disons-le donc, au risque d'être accusé de caresser des utopies et de poursuivre des chimères, telles sont les palmes que la civilisation actuelle offre à l'ambition des princes généreux et des grands ministres avides de renommée.

Jugez maintenant si elle est admissible, cette affirmation de l'économie politique, trop longtemps acceptée en Europe, que le gouvernement ne saurait intervenir dans les travaux publics. Il est évident, au contraire, que, l'industrie et les biens de la paix occupant une place de plus en plus large dans l'existence des individus et dans celle des nations, les grandes entreprises de nature à servir les intérêts collectifs de l'industrie et à fortifier la paix doivent rentrer de plus en plus dans le cercle de l'action gouvernementale. Il est clair que tous les faits qui sont propres à exercer une influence marquée sur le développement des biens de la paix, doivent être classés parmi les attributions du pouvoir, et que les trois ressorts du progrès industriel, c'est-à-dire, les voies de communication, les institutions de crédit et l'éducation professionnelle, appellent de plus en plus sa sollicitude.

Ainsi l'histoire du demi-siècle qui vient de s'écouler proteste avec énergie contre cet arrêt d'interdiction qui avait été intimé aux gouvernements, au nom de la science économique. Non, devant ce vœu public qui appelle l'exécution de vastes travaux, le pouvoir ne doit point s'abstenir. Il lui appartient d'agir; il le doit, sans cependant tout absorber et sans étouffer l'esprit d'entreprise individuelle.

On a lieu de s'étonner que la théorie opposée à l'intervention du gouvernement dans les travaux pu-

blics ait pu acquérir force de loi dans l'opinion des économistes européens les plus illustres, et entraîner, il y a cinq ans, le vote d'une assemblée recommandable par ses lumières; essayons cependant de nous en rendre compte. Il est bon, pour nous édifier sur l'avenir de cette théorie, d'en interroger le passé; et, pour mieux savoir où elle va, nous chercherons d'où elle vient.

Elle a pris naissance en Angleterre, et la pente naturelle des choses a conduit les hommes d'État anglais et la nation anglaise à l'admettre, à la respecter presqu'à l'égal de l'un des dogmes de l'Église établie.

La constitution politique du pays a servi à l'accréditer. L'Angleterre est réputée une monarchie; mais son gouvernement n'est pas véritablement monarchique; elle n'est *une* que dans ses rapports avec les nations étrangères; elle présente à celles-ci un faisceau bien serré, bien uni; et c'est par cette force de son patriotisme, par la puissance de son esprit public, qu'elle s'est élevée au degré de puissance où nous la voyons; c'est par là qu'elle a fait cette prodigieuse fortune qui est sans exemple dans le monde depuis l'empire romain. Mais, à l'intérieur, elle est loin d'offrir le spectacle d'une unité indissoluble et compacte. Au dedans elle est un pays d'oligarchie et non plus de monarchie. Le pouvoir y est divisé entre les membre d'une noblesse distinguée, il faut le dire, par son dévouement à la patrie et par ses lumières, éminemment remarquable par un mode de recrutement et par un système de transmission qui lui ôtent le caractère de caste pour en faire une institution nationale ayant ses racines dans les en-

trailles de la nation, et se reliant au reste du peuple par des rejetons innombrables complétement assimilés aux autres citoyens. Le régime féodal s'est terminé en Europe, vous le savez, par une lutte mémorable entre le pouvoir royal et les barons; sur le continent, le pouvoir royal a été vainqueur, et il a contraint ses adversaires à courber devant lui la tête; en Angleterre, il a été vaincu dans la personne de Jean sans Terre, et il a reconnu leur loi. Depuis lors, à l'intérieur, le gouvernement oligarchique a prévalu dans ce pays et y reste debout, quoiqu'il ait subi le choc des révolutions démocratiques. Un petit nombre de familles nobles se partagent l'influence dans les divers comtés. L'Angleterre ne connaît aucunement cette centralisation qui fait aboutir en un seul point, dans une même main, tous les fils au moyen desquels la société se meut, et qui, chez nous, est si forte.

Il ne pouvait convenir à l'aristocratie anglaise que le pouvoir royal eût des attributions étendues et des moyens d'influence et d'action semblables à ce qui résulte de l'exécution et de la possession des voies de communication. L'instinct de la conservation de ses priviléges l'a portée ainsi à refuser au gouvernement la faculté d'intervenir dans les travaux publics. Ce n'est pas que les travaux publics lui aient paru indignes d'attention. Elle a compris que des voies de transport perfectionnées, de bonnes routes, de bons canaux, des ports d'un accès facile et garnis de *docks* (bassins à flot entourés de magasins) importaient à la prospérité et à la grandeur du royaume; mais elle n'a point voulu que le gouvernement effectuât ces améliorations, en restât le dispensateur et le maître, craignant qu'il n'acquît ainsi une force

dont il pût être tenté d'user contre elle-même. Elle s'est chargée de l'œuvre : elle y a présidé et y a employé ses richesses. C'est ainsi qu'il y a moins d'un siècle (1) la canalisation de l'Angleterre fut commencée par le duc de Bridgewater; les entreprises de ce jeune lord accrurent immensément sa fortune; témoins de ses succès, les autres lords s'émurent et convoquèrent pour des entreprises semblables les capitaux du pays; les riches familles de l'industrie manufacturière et du commerce les imitèrent. La Grande-Bretagne fut bientôt magnifiquement dotée de lignes navigables, sans le concours du gouvernement que les influences dominantes avaient intérêt à écarter. Avant cette époque, l'Angleterre avait des routes qu'elle a multipliées depuis, et qui relevaient de même et relèvent encore des influences locales.

On fit alors ce qu'on fait souvent en Angleterre et partout, une théorie pour la circonstance. L'esprit anglais a, plus peut-être que celui des autres peuples, un penchant à édifier une théorie pour les besoins d'une situation donnée : nul n'est enclin comme lui à imaginer une doctrine en vue d'un cas particulier. On érigea donc en principe l'inaptitude du gouvernement en matière de travaux publics; on s'accorda à signaler son intervention comme un empiétement dommageable sur le domaine de l'industrie privée, et on attribua exclusivement à celle-ci les entreprises, grandes et petites, d'intérêt matériel.

Ainsi née et grandie en Angleterre, cette opinion bientôt passa le détroit et s'établit parmi nous, à la faveur de circonstances accidentelles.

(1) La première concession du canal obtenu par le duc de Bridgewater date de 1758.

A cette époque, la France était de tous les pays de l'Europe celui où le pouvoir royal était le mieux affermi sur les débris du régime féodal. Dès le temps de Louis XI, la royauté avait pris le dessus; Charles le Téméraire fut chez nous le dernier des grands vassaux, et la féodalité fut terrassée avec ce prince sous les murs de Nancy. Elle essaya ensuite, il est vrai, de relever la tête; elle agita la France par des guerres civiles; les Guises purent impunément braver nos rois, mais ce ne fut que pour un moment. Dans la mêlée qui eut lieu sous Louis XIII, Richelieu, génie plus étendu, mais aussi impitoyable que Louis XI, et non moins heureux que lui, compléta la victoire de la royauté, et pendant la minorité de Louis XIV, les désordres de la Fronde furent l'agonie de la féodalité. Louis XIV majeur tendit la main aux nobles comme à des vaincus; de vassaux altiers et menaçants, il en fit ses courtisans, il les attacha à la cour par les liens d'une brillante domesticité. Ce ne furent plus des seigneurs que de nom, mais, à partir de ce jour, ce furent les hommes les plus aimables qu'on eût jamais vus; et ainsi fut fondée cette société française qui, par l'agrément de l'esprit et des manières, servit de modèle à toute l'Europe, et contribua puissamment à étendre notre influence.

Tel était l'état des choses, il y a moins d'un siècle, chez nous et à peu près sur le continent tout entier, lorsque l'Angleterre mit la main aux travaux publics et produisit la théorie que je viens de vous indiquer. Pendant la paix les hommes éclairés et les hommes à la mode allaient visiter l'Angleterre. La noblesse française s'y rendait volontiers. Elle passait la Man-

che pour apprendre à penser, disait-elle; à *panser des chevaux*, répliquait Louis XV. Le mot était spirituel, mais il n'était pas exact. Les membres les plus distingués de la noblesse française rapportaient de l'autre côté du détroit des rêves de réforme, et pour le régime parlementaire une grande admiration dont Montesquieu, dans l'*Esprit des Lois*, se faisait l'interprète éloquent. Entre autres idées systématiques, les anglomanes de ce temps-là importèrent en France celle-ci : qu'en matière de grandes créations matérielles, le gouvernement doit s'abstenir et laisser faire l'industrie privée.

Cette opinion eut du retentissement, et fut accueillie avec faveur, comme tout ce qui venait d'Angleterre; elle fut adoptée par le tiers état; et c'est là ce qui fit sa force.

Le tiers état préludait alors à ses grandes destinées par des œuvres sérieuses et par des labeurs persévérants. Tandis que la grande majorité de la noblesse s'étourdissait et s'appauvrissait au sein des plaisirs, le tiers état perfectionnait son esprit, augmentait sa fortune par le travail et par l'épargne, et se préparait en silence à la suprématie que depuis il a conquise. Le trône de France à ce moment était occupé par un prince égoïste et corrompu, envers qui l'histoire ne pourra être trop sévère, tant il a été fatal à notre patrie! Les allures du gouvernement de Louis XV blessaient le tiers état, dans ses intérêts, dans son amour-propre, dans ce qu'il regardait déjà comme ses droits, car les idées d'égalité sorties de terre à l'ombre du christianisme avaient, dès lors, acquis un grand développement. Mais, par une de ces exagérations trop familières à notre caractère na-

tional, ce ne fut pas seulement le gouvernement de Louis XV, ce fut le principe d'autorité lui-même qui parut odieux. Ce sentiment gagnant de proche en proche, on vint à penser que le peuple le plus heureux est celui qui est le moins gouverné. Telle est l'origine de cette théorie étrange qui a compté parmi ses partisans des hommes éminemment recommandables, qu'*un gouvernement est un ulcère.* La révolution française devait s'accomplir un peu plus tard sous l'influence de ces idées absolues, de cette antipathie aveugle contre tout gouvernement, et c'est pour cela qu'au lieu d'être une transformation pacifique, elle eut les caractères d'un épouvantable cataclysme.

Vous concevez aisément que, dans cette disposition des esprits, la théorie des Anglais sur l'inaptitude du gouvernement en matière de travaux publics devait faire fortune en France.

Grâces à Dieu, nous ne sommes plus en révolution, et nous ne sommes pas à la veille d'y rentrer : aujourd'hui les allures révolutionnaires passent de mode, et les préjugés de l'autre siècle s'en vont. La révolution française, quelles qu'aient été les circonstances au milieu desquelles elle s'est opérée, a inauguré la liberté en France et dans le monde. Il s'agit d'affermir cette précieuse conquête, pour cela il faut lui donner l'appui du principe d'autorité. Car, dans la situation régulière des choses, ces deux principes, au lieu de s'exclure, se prêtent une mutuelle assistance; mais, pour se réhabiliter dans l'opinion des hommes, le principe d'autorité a besoin de se faire de son époque, de s'accommoder aux désirs et aux intérêts du temps. Il convient que les

gouvernements joignent à leurs attributions anciennes des attributions nouvelles, conformes au génie nouveau des peuples. C'est pour eux, d'ailleurs, un devoir de diriger la société dans les voies où elle veut marcher, du moment où ses vœux ont la sanction de la raison et sont conformes aux éternelles lois prescrites à l'espèce humaine. On n'est gouvernement qu'à cette condition.

Ce n'est donc pas une assertion téméraire que d'indiquer les travaux publics comme formant l'une des attributions les plus naturelles que, dans l'état présent des sociétés, les gouvernements sont en droit de revendiquer.

QUATRIÈME LEÇON.

Examen des objections présentées contre l'intervention du gouvernement dans les travaux publics.

SOMMAIRE. — Première objection, tirée de la puissance de l'intérêt privé. — Les garanties que présente l'intérêt privé peuvent se retrouver au même degré dans l'exécution des travaux publics par l'État, et on y rencontre en outre des garanties supplémentaires. — Deuxième objection, tirée de la dignité des gouvernements. — D'une nouvelle espèce de stoïciens, vanité de leurs déclamations contre les intérêts matériels. — Non-seulement l'intervention dans les travaux publics s'accorde avec la dignité des gouvernements; mais elle est commandée par l'état actuel des sociétés. — En Angleterre, pays de grandes fortunes, les compagnies ont à peu près suffi à ces travaux. — Dans les États à esclaves de l'Union américaine, elles ont nominalement tout fait, mais les gouvernements les ont aidées puissamment. — En France il ne peut en être comme en Angleterre, parce que les fortunes y sont petites et que l'esprit d'association y est languissant. — Comment il est possible qu'un pays retire de plus grands avantages de l'exécution par l'État, une compagnie s'occupant avant tout de ses intérêts particuliers, et l'État étant porté à poursuivre seulement l'intérêt public. — Exemple de la Belgique.

MESSIEURS,

L'intervention du gouvernement dans les travaux publics a soulevé plusieurs objections. La principale est celle qui allègue l'excellence de l'intérêt privé pour ces grandes entreprises. L'intérêt privé, dit-on, est plus habile ; il est plus excité à bien faire et à faire vite ; donc c'est aux compagnies, dont l'intérêt privé est le mobile, que l'exécution des canaux et des chemins de fer doit revenir.

Cette objection manque de fondement : non qu'elle vante outre mesure la puissance et les ressources de l'intérêt privé, mais elle méconnaît les ressources et la puissance des gouvernements ; car, j'espère

vous le démontrer, l'exécution par l'État présente, au même degré que l'exécution par les compagnies, les garanties par lesquelles se recommande l'intérêt privé, et elle en offre, dans la situation normale des choses, de supplémentaires.

Quand un canal ou un chemin de fer est à construire, un entrepreneur de travaux intervient qui se substitue à l'État ou à la compagnie, et exécute les terrassements et les ouvrages d'art sous la direction d'un ingénieur choisi par l'État ou par la compagnie. L'œuvre est surveillée, s'il s'agit d'une compagnie, par un conseil d'administration ; s'il s'agit de l'État, en France du moins, par le conseil général et par le directeur général des ponts et chaussées (1), par le ministre des travaux publics et par les chambres.

Or, dans l'un et l'autre cas, la situation de l'entrepreneur est la même ; il a toujours pour mobile exclusif son intérêt privé, et s'efforce, comme on dit en langage vulgaire, de tirer la couverture de son côté, sacrifiant quelquefois au bon marché la solidité des ouvrages ; et ainsi, en cela, l'intérêt privé peut tourner au détriment de l'œuvre, aussi bien sous le régime des compagnies que sous celui de l'État.

Quant à l'ingénieur chargé de la surveillance immédiate, examinons dans quel sens et avec quelle énergie son intérêt privé le portera à agir : s'il est employé par une compagnie, comme il n'est pas actionnaire, il n'a pas plus d'intérêt privé à l'accomplissement de son devoir, que l'ingénieur au service de

(1) La direction générale des ponts et chaussées est supprimée, mais seulement en apparence ; le sous-secrétaire d'état des travaux publics possède toutes les attributions dont était investi le directeur général.

l'État. Afin de stimuler chez lui ce mobile, la compagnie possède un moyen, c'est de lui promettre une prime pour le cas où la dépense n'excéderait pas telle somme, et la durée des travaux un certain terme; mais l'État offre à l'ingénieur qui se distingue en travaillant pour le compte du public, l'espérance d'un prompt avancement; et cette perspective, certes, vaut bien celle d'une somme d'argent, surtout pour nos ingénieurs dont l'ambition a un caractère idéal, pour ainsi dire, plutôt que matériel. Dira-t-on qu'il existe ou qu'il peut exister des gouvernements insensibles à l'opinion publique, qui ne tiendront pas compte des services d'un ingénieur? mais à une bonne compagnie, ce n'est pas un mauvais gouvernement qu'il faut opposer; la comparaison alors pècherait par la base. Un bon gouvernement sait récompenser, comme il sait au besoin punir. Ainsi, en se plaçant, pour la qualité et la valeur intrinsèque du gouvernement et de la compagnie, dans l'hypothèse, plausible au même degré pour l'un et pour l'autre, qu'ils fonctionnent régulièrement, il est évident qu'en ce qui concerne l'ingénieur, l'exécution par l'État met en jeu le mobile de l'intérêt privé dans une limite convenable aussi bien que si on substituait à l'État une association.

Au-dessus de l'ingénieur, on trouve, d'un côté, un conseil d'administration composé souvent des plus forts actionnaires, mais souvent aussi d'intéressés choisis pour des motifs autres que le nombre des actions dont ils sont les porteurs; de l'autre, le conseil général des ponts et chaussées avec le directeur général qui le préside, et le ministre des travaux publics. Entre ces deux groupes de censeurs et de

donneurs d'avis, ce n'est pas trop présumer du second, que de lui supposer des lumières égales à celles du premier, ce serait même, ce me semble, se montrer peu exigeant, que de revendiquer pour lui une certaine supériorité; et de même pour le zèle.

Au-dessus de son conseil d'administration, enfin, la compagnie offre l'assemblée générale des actionnaires, envers laquelle seule il est comptable ; or, vous savez quelle réputation on a faite aux actionnaires en assemblée générale. Vous n'ignorez pas quels textes leur mansuétude et leur incurie ont fournis à la verve de nos vaudevillistes. La vérité est que leur surveillance est, dans le plus grand nombre de cas, illusoire. Au contraire, du côté de l'État, au-dessus du ministre des travaux publics, du directeur général et du conseil général des ponts et chaussées, vient se placer une assemblée moins prompte à délier les cordons de la bourse, et de moins facile composition qu'une réunion d'actionnaires, la chambre des députés. Parmi les caractères distinctifs de ce grand corps, je ne sache pas qu'on mentionne une complaisance débonnaire pour les ministres. La chambre surveille de très-près la gestion ministérielle : c'est son droit comme son devoir. Je dis une assemblée, je devrais en nommer deux, car le système parlementaire comporte partout, aujourd'hui, l'existence de deux chambres.

Ce n'est pas tout : à côté du parlement, l'exécution par l'État admet un autre contrôle actif et sévère; celui de l'opinion publique, s'exprimant, dans les pays où la presse est libre, par l'organe des journaux, ce *quatrième pouvoir*,

comme on les a appelés. Vous n'ignorez pas le conseil que Boileau donnait aux auteurs de son temps :

« Faites-vous des amis prompts à vous censurer. »

Là où règne la liberté de la presse, les journaux remplissent à l'égard du gouvernement, le rôle de ces *amis* prompts à la censure. C'est une garantie qui manque presque complétement à l'exécution par les compagnies.

Il serait facile d'indiquer d'autres garanties encore qui accompagnent l'exécution par l'État ; on pourrait signaler, par exemple, l'intervention bien plus active alors du sentiment du devoir ; car lorsqu'on accomplit une mission au nom de l'État, l'âme s'élève, le sentiment de l'honneur s'exalte ; or, en tout pays et particulièrement chez nous, l'honneur a toujours été un puissant mobile.

Ici, Messieurs, je ne sépare point l'exploitation par l'État de l'exécution, quoique ce soient choses fort distinctes. En principe, les raisons qui militent en faveur de l'une doivent faire aussi triompher l'autre. Si un gouvernement est apte à établir rapidement et sans surcroît de dépenses des voies de communication, il l'est aussi à les aménager et à les gérer ; pourvu qu'il veuille s'en donner la peine, y appliquer l'intelligence de ses agents, c'est toujours ce que je suppose. Quiconque aura visité le canal Érié, si justement nommé *le Grand-Canal*, ne pourra plus contester, en principe, l'aptitude de l'État à exploiter un canal ; de même que les chemins de fer belges offrent un invincible argument à ceux qui pensent qu'un État est capable de diriger la mise en œuvre d'un chemin de fer.

A cette occasion, l'on peut objecter que les raisons ici alléguées ne sont valables qu'à l'égard des gouvernements qui sont représentatifs; or tous les gouvernements ne le sont pas. Mais le nôtre l'est; d'autres le sont, et la plupart semblent devoir le devenir sous des formes appropriées aux traditions et aux caractères des différents peuples. Et, si je ne craignais de m'écarter du sujet, je ferais remarquer que tel même qu'on en supposerait fort éloigné, si l'on ne voulait concevoir le système représentatif que sous la forme anglaise, en est au fond bien plus rapproché qu'on ne le croit. On peut articuler encore cette autre objection que les chambres de tel pays constitutionnel négligent les intérêts vitaux de la patrie, pour s'égarer dans le dédale d'une métaphysique stérile; qu'elles préfèrent la logomachie aux affaires réelles, et, qu'au lieu de s'appliquer à développer la grandeur et la prospérité nationales, elles gaspillent le temps à nouer ou à débrouiller des intrigues personnelles. Mais de pareils désordres ne peuvent avoir qu'une courte durée, à moins que le ressort moral n'ait plus de force; et, si un peuple en était arrivé là, c'en serait fait chez lui de toutes les grandes affaires, de celles des compagnies aussi bien que de celles de l'État; dans celles-ci régneraient l'incurie et le népotisme; dans celles-là, l'agiotage et la dilapidation.

Les arguments tirés de la puissance qu'on attribue à l'intérêt privé ne dérivent donc pas de l'essence des choses. Ce sont des faits accidentels érigés en système général. Comme la plupart des autres objections, que l'intervention du gouvernement dans les travaux publics a provoquées, viennent se résumer

en celle-là, je pourrais me dispenser de poursuivre. J'en examinerai cependant une dont la nature est différente.

On a dit : « Il ne sied pas à un gouvernement de se faire industriel. Or, c'est revêtir ce caractère que de passer des marchés pour des terrassements, pour la construction d'un pont, et, à plus forte raison, pour l'exploitation d'un canal ou d'un chemin de fer. Donc l'exécution de ces travaux est peu conforme à la dignité d'un État. » Ces idées ne sont pas sans quelque retentissement, à l'heure qu'il est; plus ou moins directement formulées dans de nombreux écrits et dans des harangues auxquelles ne manquent ni le ton solennel, ni le talent, elles ont édifié tour à tour le parlement, l'académie et le public en masse.

Une nouvelle secte de stoïciens est apparue parmi nous; ces rigoristes intraitables occupent leurs journées à dresser des réquisitoires contre les intérêts matériels. Le mot seul d'intérêts matériels les fait frissonner; la vue des appareils d'une manufacture leur soulève le cœur, l'aspect d'une haute cheminée lançant des flots de fumée les saisit d'épouvante; et ils ont voué à la matière le plus magnifique dédain. A les entendre, les bonnes dispositions des gouvernements modernes en faveur du travail, le goût du siècle pour les grandes créations de l'industrie, sont des signes non équivoques de la fin des temps; la morale publique est caduque, la politique avilie, la religion foulée aux pieds. Là où l'industrie est accueillie, honorée par le gouvernement, c'est Babylone qui, du milieu des décombres sous lesquels on la croyait à jamais ensevelie, relève sa tête hideuse

de luxure, et montre son impudique front marqué du signe de la Bête; ce sont Sodome et Gomorrhe qui reparaissent dignes de tous les feux du ciel !

Pour convertir les peuples, il ne manque à ces nouveaux Jérémies que d'accommoder leurs actes à l'austérité de leurs paroles. Mais je ne sache pas que ces suprêmes contempteurs des biens de ce monde se disposent à partir pour la Thébaïde; s'ils commandent leurs chevaux, c'est pour se rendre à l'Opéra, et non pas au désert. Ils ne se montrent nulle part vêtus de bure, ou la tête couverte de cendres; et ce n'est point de lentilles qu'ils se nourrissent. Or, tant qu'il en sera ainsi, ces adversaires, quelque esprit que quelques-uns d'entre eux aient pu montrer, seront peu dangereux, et nous serons fondés à ne pas les prendre au sérieux. Chez certains, c'est une prétention innocente à s'assimiler à cette ancienne aristocratie que l'industrie faisait déchoir. Chez plusieurs, c'est l'effet de la manie qui nous fait rechercher la singularité et qui porte les hommes à contredire les idées de leur temps. Chez ceux-ci, c'est faute d'avoir été initiés aux connaissances positives, en l'absence desquelles l'industrie est lettre close; au lieu de se donner la peine d'apprendre ce que c'est que l'industrie, et quels en sont les procédés les plus remarquables, ils trouvent plus simple et plus expéditif de la décrier; chez ceux-là, peu nombreux heureusement, c'est une vaine parade de vertu farouche, une imitation plus ou moins éloignée de Tartuffe, quand il dit à Dorine :

« .... Cachez ce sein que je ne saurais voir. »

Mais le plus grand nombre se compose d'esprits irréfléchis qui ont accueilli légèrement une opinion frivole, éphémère comme les caprices de la mode, et qui s'en déferont de même. Tous tant qu'ils sont, je vous le répète, ils ne sont pas formidables : ils n'empêcheront pas le monde de marcher dans la voie de ses destinées, et l'industrie de consommer l'avénement qui lui a été promis.

Politiquement, soyons rassurés sur les conséquences de l'intervention de l'État dans les intérêts matériels en général, et dans les travaux publics en particulier, puisque les hommes d'État les plus éminents des deux hémisphères s'accordent à conduire dans cette voie les gouvernements qu'ils dirigent. Ne nous laissons pas aller à la crainte de voir la morale publique compromise par ces vastes ouvrages, que ce soit l'État ou les compagnies qui les exécutent. L'industrie n'a rien dans son essence, dont la morale publique ne s'accommode, quels que soient les désordres, accidentels heureusement, qu'on ait pu remarquer sur les pas du régime manufacturier. Les autorités les plus imposantes recommandent le travail comme la source la plus inépuisable de la moralité. Et pourquoi concevrions-nous des alarmes au nom de la religion, en présence de grands travaux publics à exécuter sous les auspices du gouvernement, lorsque nous voyons nos prélats les plus vénérables venir en sanctifier l'inauguration par leur présence, et qu'il ne s'ouvre pas un canal ou un chemin de fer, sans qu'il y ait un évêque, pour bénir le premier bateau qui passe, ou la première locomotive qui lance la vapeur dans les airs?

Une large intervention des gouvernements dans

les travaux publics aujourd'hui est d'une impérieuse nécessité, à ce point que, si l'État faisait défaut à ces grandes créations que les peuples attendent, elles seraient indéfiniment ajournées.

En effet, dans les sociétés modernes, telles qu'elles se constituent de toutes parts sur la base de l'égalité, les gouvernements seuls ont entre les mains les vastes ressources qu'exigent de colossales entreprises. Les hommes qui possèdent un certain degré de bien-être sont plus nombreux qu'ils ne l'étaient autrefois; mais, bornés généralement au strict nécessaire, ils ne peuvent distraire de leur avoir que de faibles sommes. Les grandes existences dont on trouve encore de beaux vestiges dans quelques monarchies de l'Europe, et dont le concours et l'exemple seraient efficaces pour la formation d'associations puissantes, ont été renversées presque partout ou ont croulé sous leur propre poids.

En Angleterre, l'industrie privée a pu aborder ces travaux et les mener à bien. C'est que, sous le rapport de l'égalité, l'Angleterre est, à plusieurs égards, demeurée en dehors du mouvement européen, et qu'elle a conservé de grandes existences et d'immenses fortunes. Tel membre de la chambre des lords aurait pu prendre sur lui d'exécuter, avec ses seules ressources, le plus dispendieux des chemins de fer du Royaume-Uni, qui pourtant, on le sait, ont absorbé des capitaux énormes.

L'industrie privée a eu moins de succès aux États-Unis; cependant elle y a réalisé de grandes choses; mais il est à remarquer que ceux des États de l'Union américaine où le gouvernement n'a pas été obligé d'assumer l'exécution des travaux publics, les plus

importants sont ceux dans lesquels subsiste une inégalité profonde basée sur la couleur de la peau; dans quelques-uns des autres, tout a dû être exécuté par l'État (1). Bien plus, dans ces États du Sud, où l'esclavage est maintenu et où l'on rencontre soit de grandes fortunes, soit, ce qui est plus rare dans le Nord, de grandes influences, s'il est exact de dire que la plupart des travaux aient été accomplis au nom des compagnies, il ne le serait pas de prétendre que les capitaux privés ont pu y subvenir sans l'intervention de l'État. L'État, au contraire, a fourni une portion des fonds nécessaires, dans une proportion d'autant plus forte que l'œuvre devait être plus vaste (2)!

Sans doute l'esprit d'association, lorsqu'il est actif, réunit des capitaux considérables par le seul secours de petites fortunes; mais pour qu'un pays puisse tirer bon parti de l'esprit d'association, une première condition est requise : il faut qu'il en ait le goût; or, en France, et c'est un malheur, ce goût est peu développé; ou plutôt, à la suites de fautes commises et d'indignes spéculations justiciables des tribunaux et non pas seulement de l'opinion, il se trouve paralysé. Ensuite, sans médire de personne, il est permis de représenter que les pouvoirs publics s'y montrent médiocrement propices. Enfin, des associations ne

(1) Tel est le cas pour l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois.

(2) Ainsi, en Virginie, la règle est que les deux cinquièmes du capital soient fournis par l'État. Pour la grande ligne du canal du James-River, cette souscription de l'État a été des trois cinquièmes. Le canal de la Chesapeake à l'Ohio et le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio, qui sont l'un et l'autre des artères importantes, quoique confiés à des compagnies, s'exécutent presque entièrement avec des fonds des États intéressés. Des faits semblables se sont reproduits dans la Georgie. Dans le Kentucky, l'État a pris presque tout à son compte.

peuvent s'organiser et attirer les capitaux, s'il n'existe dans le pays des hommes qui servent de points de ralliement et autour desquels on se groupe volontiers. Or, les idées d'égalité, telles qu'elles ont été interprétées jusqu'à ce jour, tendent à faire disparaître de pareilles existences et non à les susciter. En sera-t-il toujours ainsi? Je l'ignore; je suis même porté à croire à une réaction; mais il faut raisonner ici d'après les conditions présentes de la société au sein de laquelle nous vivons; et dès lors force nous est de reconnaître que les moyens matériels et moraux de constituer des compagnies sont loin d'abonder chez nous.

Pour que la France soit dotée comme elle devrait l'être de canaux et de chemins de fer, il est donc nécessaire que le gouvernement applique à ces créations, avec intelligence et avec zèle, une partie des immenses ressources dont le budget lui donne la disposition.

Ce droit d'intervention que je revendique pour l'État, et qu'il ne s'agirait pas, je le répète, d'ériger en un monopole, se motive autrement encore. La construction d'un canal ou d'un chemin de fer étant terminée, une question se présente : l'usage en est-il plus avantageux pour le public, dans le système de l'exécution par l'État ou dans celui de l'industrie privée? Sur ce point, la supériorité est du côté du gouvernement, pourvu qu'il soit intelligent et qu'il en ait la volonté. Je raisonne toujours dans l'hypothèse d'un gouvernement éclairé et soucieux du bien public. C'est un bon gouvernement que je mets en parallèle avec une compagnie bien administrée. Toute autre supposition manquerait d'impartialité.

Le canal ou le chemin de fer une fois établi, les particuliers s'en servent moyennant un péage, c'est-

à-dire sous le payement d'un certain droit proportionnel à l'espace parcouru pour chaque espèce de marchandises. Or, si cette voie de communication appartient au gouvernement et est exploitée par lui, le tarif de péage pourra être plus bas que si elle était la propriété d'une compagnie.

Ce n'est pas qu'une compagnie ait intérêt à exagérer son tarif. En matière de taxes de toute espèce, il n'est pas exact de dire que deux et deux font quatre; très-souvent, au contraire, en diminuant la quotité, on élève le produit (1), et en haussant celle-là, on rabaisse celui-ci. C'est qu'un tarif élevé écarte les marchandises et les voyageurs. Une compagnie de chemin de fer qui s'aviserait d'exiger 5 francs ou même 1 franc par kilom. et par tête, n'aurait personne. Les compagnies, soyons justes envers elles, sentent assez bien qu'il est de leur intérêt d'avoir de bas tarifs. Mais, même en les supposant parfaitement éclairées à cet égard, il n'y a pas de raison pour qu'elles adoptent le tarif le plus conforme à l'intérêt du public. La loi de concession qui est leur titre ne les astreint nullement à prendre pour règle absolue l'intérêt général. Des conditions leur sont imposées, il faut qu'elles les remplissent; permis à elles ensuite de se préoccuper de leur avantage particulier. Une réduction notable des tarifs serait profitable au commerce; libre à elles de s'y refuser, et elles s'y refuseront, si elles ont lieu de craindre que cette réduction

(1) On en a vu récemment un curieux exemple à Lyon. L'administration des hospices, propriétaire d'un des ponts à péage sur le Rhône, en réduisit le péage d'un sou à deux liards, par un sentiment de bienveillance pour les ouvriers qui y passaient en grand nombre. A son grand étonnement, elle eut plus de produits sous le régime du demi-péage qu'avec le péage entier.

n'amoindrisse leurs recettes. Un gouvernement, au contraire, s'empresserait d'y accéder, à moins d'une de ces gênes financières qu'en temps de paix un État ne doit jamais ressentir.

Il s'en empresserait, parce qu'un gouvernement éclairé, prévoyant, habilement économe, n'est point tenu de rechercher des profits dans la perception des péages de ses canaux et de ses chemins de fer. Imprimer un nouvel essor à l'industrie d'une province, quelquefois de la moitié d'un royaume, par la facilité des transports, est ce qui lui importe le plus. En se contentant alors d'un péage minime, en se bornant à percevoir ce qui est nécessaire pour couvrir les frais d'entretien et d'administration, très-souvent, même du point de vue fiscal, il aura fait un excellent calcul. Car, là où, à la faveur d'un péage très-modique, une fabrication nouvelle aura surgi, là où, par l'effet de cette amélioration, de nouveaux débouchés auront été ouverts aux produits du sol, on verra l'aisance se répandre, les propriétés hausser de valeur et la consommation s'accroître ; dès lors, ce que le trésor public aura perdu d'un côté, il le regagnera de l'autre, par les droits d'enregistrement, par les impôts de consommation (1), par les taxes de toute nature. Un gouvernement, tel que je l'ai supposé, est donc naturellement porté à exploiter les lignes de communication qui lui appartiennent, moins en vue des gros

(1) Nous raisonnons ici dans l'hypothèse où ces impôts existent. Dans l'État de New-York, où les droits d'enregistrement n'existent pas, et où les impôts de consommation sont à peu près nuls (sauf ce qui est perçu par la douane et entre dans le trésor de la fédération, mais non dans celui de l'État), les droits de péage sont restés assez élevés. De même, dans toute l'Union américaine, sur les lignes exécutées par les États, et à plus forte raison sur celles des compagnies.

revenus qu'il peut en retirer directement, que de l'impulsion à donner à la prospérité générale. Nouvelle et puissante justification de l'intervention de l'État dans les travaux publics!

Comme exemple des avantages que peuvent procurer aux populations des voies de communication appartenant à l'État, sous la réserve qu'elles soient aménagées avec zèle et intelligence, je citerai ici les chemins de fer de la Belgique. Le gouvernement belge a entrepris, en 1834, un réseau de chemins dont le développement est de 563 kilom.; il l'aura terminé dans le courant de 1843. A partir de là, le réseau belge produira des profits supérieurs à ceux qu'il aura produits jusqu'alors. Dès à présent, pourtant, on peut donner la mesure approximative des produits indirects qui résultent de ce que l'État les possède et les exploite. Examinons, par exemple, l'exercice 1840 (1).

Les chemins de fer belges n'ont rapporté jusqu'à présent que d'insuffisants bénéfices au Trésor. Tout porte à croire, cependant, qu'ils ne tarderont pas à donner un revenu net égal à l'intérêt des emprunts contractés pour leur exécution; ce sera donc comme s'ils n'avaient rien coûté à la Belgique (2). Or, ces

(1) J'emprunte ces calculs sur l'exercice 1840 à M. E. Teisserenc. *Politique des Chemins de fer*, pages 166 et suivantes.

(2) Il résulte de l'exposé des motifs du budget présenté aux chambres belges, en novembre 1843, que le réseau des chemins de fer belges a coûté 150,264,064 fr. pour frais de construction. La majeure partie des fonds a été obtenue par l'emprunt, et la somme portée au budget de 1844, pour le service annuel de cette dette, est de 7,446,650 fr.

La somme payée depuis l'origine, pour les intérêts de cette dette spéciale, déduction faite de l'amortissement, a été de 29,417,191 fr.; 8,500,000 fr. ont été amortis. Les intérêts et l'amortissement ne représentent cependant pas tous les déboursés du Trésor, les frais d'exploitation viennent s'y ajouter L'an passé,

chemins de fer sont exploités à un tarif extrêmement réduit ; on y voyage à raison de moins de 15 centimes par lieue de France, c'est-à-dire, à un taux inférieur au modeste secours que la charité légale met dans la main de l'indigent qui retourne dans son village (1). A ce compte, il devient onéreux d'aller à pied.

De là, pour le public tout entier, une économie considérable sur les frais de voyage, qui se joint à une grande économie de temps ; cherchons à évaluer approximativement, pour 1840, la somme que représente cette double épargne, en y comprenant l'économie correspondante au service des marchandises, qui alors était organisé à peine. Si l'on calcule, pour les voyageurs, une économie des

ils ont été de 4,440,000 fr. Pour les sept exercices du 1er janvier 1837 au 1er janvier 1844, ils sont de 24,416,547 fr. A cette somme et à celle des intérêts, divers comptes accessoires ajouteraient 2,221,980 fr., ce qui porterait les deux chapitres réunis à 56,055,718 fr. Mais les chemins de fer donnent des produits. En 1835, ils ont rendu 268,997 fr. ; en 1838, 3,097,833 fr. ; en 1842, 7,458,774 fr. Les trois premiers trimestres de 1843 ont réalisé 6,583,369 fr., et la prévision pour l'exercice entier est de 9,000,000. C'est, depuis l'origine, 37,879,047 fr., et avec la valeur de quelques terrains et d'objets divers à vendre, 38,579,047 fr. En résumé, les produits annuels étant retranchés des dépenses, en englobant dans celles-ci les intérêts, il reste un passif de 17,476,672 fr., qu'en toute rigueur il est permis d'ajouter aux frais de construction ; et la dépense du réseau s'élève ainsi à 167,740,736 fr., ou a 297,941 fr. par kilomètre. Rapporté au capital de 150,264,064 fr. qu'a absorbé la construction, le produit net du réseau belge, tel qu'il est évalué pour 1844, sera de trois et vingt six centièmes pour cent, c'est-à-dire, à quelque chose de plus que ce qu'on retire aujourd'hui d'un placement en fonds anglais. Relativement au chiffre de 167,740,000 fr. que les rigoristes peuvent adopter de préférence pour exprimer le capital nécessité par le réseau belge, le même revenu net figurerait encore deux et quatre-vingt-douze centièmes pour cent, c'est-à-dire, bien près de ce que rend l'argent en fonds anglais. Il est vrai que le gouvernement belge a emprunté à des conditions plus onéreuses que celles qui sont offertes au gouvernement de la Grande-Bretagne : le taux moyen de ses emprunts pour les chemins de fer est de quatre et quatre-vingt-quinze centièmes.

(1) Les troisièmes places sont taxées à 3 centimes et demi par kilomètre, soit par lieue 14 centimes.

deux tiers sur les frais de voyage, et des trois cinquièmes sur le temps, et que, pour l'évaluation du temps, on estime la journée moyenne de dix heures de travail à 2 fr. 25 c., si en outre on tient compte, pour les marchandises, d'une économie d'un tiers sur le prix du transport, l'économie de temps étant négligée en ce qui les concerne; on trouve que les chemins de fer belges, en 1840, ont épargné au public une somme de près de 11 millions, savoir :

Économie d'argent sur les personnes.	8,093,900 fr.
——— de temps sur les personnes.	2,199,400
——— d'argent sur les marchandises.	644,000
Total.	10,937,300

Comparé au chiffre de la population des provinces traversées par les chemins exécutés alors, ce total répond à une moyenne de 3 fr. 64 cent. par habitant. La quotité moyenne de l'impôt, en Belgique, étant de 23 fr. 50 cent. par tête, l'économie produite par l'établissement des chemins de fer s'élevait donc, en 1840, au septième de l'impôt; elle équivaut ainsi à un dégrèvement du septième opéré sur le budget; sur notre budget de 13 à 1,400 millions, ce ne serait rien moins qu'une somme de 200 millions à retrancher. Et pourtant l'économie ainsi obtenue, qu'est-ce en comparaison de la valeur créée par le travail, à la faveur de ces communications multipliées, rapides et faciles?

Enfin, en Belgique, ceux qui se sont le plus servis des chemins de fer sont les travailleurs des champs et des manufactures; c'est aux classes les moins aisées, par conséquent, que cet allégement de charges a profité. Ce sont elles qui ont profité de ce que l'État

a exécuté lui-même les chemins de fer à son compte. Sous cette forme, l'intervention de l'État dans les travaux publics se présente comme une mesure populaire, et relève d'une politique qu'on ne saurait trop approuver.

Ces résultats sont ceux de l'exercice 1840. Ceux des années suivantes ont été plus remarquables encore; ils le deviennent de plus en plus. Ainsi, en 1842, l'économie produite au pays, en l'établissant sur les mêmes bases, s'élève à 12,685,900 fr. (1); c'est près du quart de plus qu'en 1840. Demandons-le-nous maintenant, Messieurs, est-il des réformes de budget plus fécondes que les travaux publics ainsi exécutés et administrés par les gouvernements? Quelles créations seraient plus dignes d'exciter la sollicitude des véritables amis du peuple?

(1) Savoir :

Économie d'argent sur les personnes.	9,368,600 fr.
——— de temps sur les personnes.	2,463,400
——— d'argent sur les marchandises.	853,900
Total de l'économie produite au pays. . .	12,685,900

CINQUIÈME LEÇON.

Comment le gouvernement a participé aux travaux dans les principaux États civilisés.

SOMMAIRE. — 1° en Angleterre : défiance de l'aristocratie à l'égard du gouvernement ; ressources des particuliers ; puissance de l'esprit d'association sous toutes les formes, et notamment sous la forme commerciale. — Presque tous les travaux publics de l'Angleterre ont été exécutés par les compagnies, et le concours de l'État y a été extrêmement limité ; développement actuel des lignes de canaux et de chemins de fer dans le Royaume Uni. — 2° En France : éclipse de l'aristocratie, médiocrité des fortunes privées, caractère plus général du sentiment d'association ; comparaison, sous ce dernier rapport, de la France et de l'Angleterre, et supériorité du rôle historique de celle-là. — Insuffisance des compagnies et nécessité de l'intervention de l'État en France ; causes qui ont retardé la France jusqu'à présent ; développement actuel de ses lignes de canaux et de chemins de fer comparé au réseau anglais. — 3° En Autriche, en Russie et en Bavière, l'État exécute les grandes voies de communication. — 4° En Belgique et aux États-Unis : élan remarquable de l'opinion vers les travaux publics dans ces deux pays. — Aux États-Unis, commencement des travaux en 1817, beau rôle rempli par de Witt Clinton ; développement actuel des canaux et des chemins de fer américains comparé à celui que présentent la France et l'Angleterre ; les gouvernements des États de l'Union en ont exécuté les trois quarts. — Idées remarquables de l'Amérique du Nord sur les attributions des gouvernements et sur l'importance politique des voies de communication. — En Belgique, une pensée d'unité nationale a présidé à l'établissement des chemins de fer ; M. Charles Rogier ; les chemins de fer belges sont une éclatante justification de l'exécution par l'État.

Messieurs,

Entrons aujourd'hui dans le domaine des faits ; continuant l'étude de cette grande question de l'intervention du gouvernement dans les travaux publics, nous examinerons ce qui se passe à cet égard chez les principaux peuples de notre civilisation.

C'est par l'Angleterre que je commencerai cet examen. L'Angleterre, cependant, n'a pas donné à l'Europe le signal des entreprises fécondes dont je vous entretiens ; ce n'est pas elle qui a creusé les premiers canaux. Cette initiative appartient à la

France (1); l'ouverture des travaux sur notre canal du Midi, qui est encore un des plus remarquables du monde, et qui est certainement le mieux tenu de tous, a précédé d'un siècle le moment où la Grande-Bretagne a mis la main à l'œuvre de sa canalisation (2). Mais, ainsi qu'il nous est plus d'une fois arrivé, après avoir pris le devant, nous nous sommes arrêtés en chemin, et nous avons laissé à nos voisins la gloire de posséder les premiers un développement considérable et bien coordonné de lignes de navigation artificielle.

En Angleterre, je vous l'ai déjà dit (3), l'intérêt d'une aristocratie puissante s'opposait à l'exécution des travaux publics par l'État; les lords anglais y voyaient pour le pouvoir royal l'investiture d'attributions nouvelles, et un moyen d'influence qui eût pu être tourné contre eux-mêmes. Mais ce n'est pas la seule canse qui ait fait livrer à d'autres qu'à l'État l'exécution de ces travaux. Les ressources considérables qui, dans le Royaume-Uni, vous le savez, existent en dehors du gouvernement, pouvaient amplement suffire à l'accomplissement des voies de communication dont le pays avait besoin.

Mentionnons aussi l'esprit d'association par lequel l'Angleterre se signale à un degré extraordinaire, et qu'elle offre sous toutes les formes imaginables.

(1) L'Italie avait creusé, dès le XIII[e] siècle, quelques canaux de peu d'importance, et un ingénieur italien avait imaginé les écluses au milieu du XV[e] siècle.

(2) La lettre par laquelle l'immortel Riquet fit connaître son projet du canal du Midi au grand Colbert est du 26 novembre 1662. Les travaux commencèrent en 1667. L'acte du parlement qui autorise la première entreprise du duc de Bridgewater est, on l'a déjà vu, de 1758.

(3) Voir plus haut, page 81.

L'esprit d'association est la pierre angulaire des sociétés humaines, ou, pour mieux dire, on ne conçoit pas de société sans lui. Chacun des États du monde est une association. Dans son *Essai sur la Nouvelle-Espagne*, M. de Humboldt, retraçant l'état matériel, intellectuel et moral des indigènes, fait cette observation judicieuse, que l'esprit d'isolement ne se trouve qu'au commencement et à la fin des sociétés, lorsqu'elles sont naissantes ou lorsqu'elles tombent en dissolution. Toute société régulière est donc nécessairement douée de l'esprit d'association. Ce qui distingue les Anglais des autres peuples, c'est, je le répète, qu'ils le possèdent presque sous toutes les formes possibles. Ils l'ont sous la forme du patriotisme, sous celle de l'esprit municipal, de l'esprit de corps, de l'esprit de classe, même de l'esprit de coterie. Ils l'ont spécialement sous la forme de l'association commerciale. De là l'empressement qu'on a manifesté de l'autre côté du détroit, pour constituer des compagnies de canaux, et qui a reparu non moins actif, quand il s'est agi de chemins de fer.

Diverses circonstances particulières à la Grande-Bretagne ont facilité et encouragé la création des compagnies de travaux publics. Les difficultés naturelles contre lesquelles il fallait lutter étaient médiocres; l'agglomération d'une population nombreuse et d'un grand nombre d'établissements industriels sur un espace resserré garantissait un grand mouvement pour un médiocre parcours. Enfin, la brièveté des distances permettait l'élévation des tarifs.

Par ces causes diverses, ce sont les associations qui ont tout accompli au delà de la Manche, et cependant la tâche était immense. En ce moment,

le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande possède 4,500 kilomètres de canaux achevés, et 3,600 kilomètres de chemins de fer à la veille de l'être; le tout est réparti sur une superficie de 3,120 myriamètres carrés, laquelle est recouverte par 27 millions d'habitants (1); mais les trois quarts au moins des ces voies de transport perfectionnées appartiennent à l'Angleterre proprement dite et au Pays de Galles (*England and Wales*), dont la superficie n'est que la moitié de celle de la Grande-Bretagne et de l'Irlande réunies. Pour l'ensemble du Royaume-Uni, c'est, par million d'habitants, 167 kilomètres de canaux, et 133 de chemins de fer, en tout 300 kilomètres.

Dans cette prodigieuse masse d'entreprises, le gouvernement ne peut revendiquer comme son œuvre qu'une seule ligne, le canal Calédonien, praticable pour des frégates (2). En outre, cependant, il a participé aux travaux publics par des avances à des compagnies. En 1797, les temps alors étaient difficiles, une commission fut créée sous le titre de *Commission des prêts de l'Échiquier* (*Exchequer loan Commissionners*), dans le but d'avancer, sur garantie, aux compagnies qui s'étaient chargées des travaux des ports, des routes à barrières et des canaux, des sommes remboursables en capital et en intérêts. D'après M. Bailly, inspecteur général des finances (3), le capital successivement prêté à ces compagnies s'est

(1) Recensement de 1841.

(2) Ce canal a été établi au moyen de coupures qui unissent une suite de lacs allongés, placés en chapelets au nord de l'Écosse, dans le comté d'Inverness. Il traverse l'île de part en part, en joignant le golfe de Murray à la baie d'Eil, ou, pour mieux dire, la mer du Nord à l'océan Atlantique.

(3) *Finances du Royaume-Uni*, t. 1, p. 29.

élevé à 116 millions de francs, et a été en grande partie remboursé ; l'auteur fait observer que les bons avec lesquels l'Échiquier se procure des fonds ou qu'il délivre en place d'argent, portant moins de 4 pour 100 d'intérêt, et les compagnies bonifiant 4 pour 100 au trésor, celui-ci avait gagné par cette opération plus qu'il n'avait déboursé. En 1837, le gouvernement anglais projeta d'exécuter, en Irlande, des chemins de fer à ses frais : en conséquence des études furent faites par des officiers distingués ; mais le projet n'a eu aucune suite.

Telle est la très-faible part que l'État a prise à l'exécution des voies de communication en Angleterre. En France, les choses ont dû se passer autrement, parce que les conditions de la société française sont différentes.

D'abord l'obstacle, qu'opposait à l'intervention de l'État une aristocratie puissante qui est, en Angleterre, le premier des trois pouvoirs, ne se rencontre pas dans notre pays et n'y existait pas davantage avant 1789. En France, la féodalité avait été de longue main renversée par les rois. En second lieu, ces immenses ressources des particuliers qui, chez nos voisins, rendaient le concours de l'État presque superflu, ne se retrouvent pas chez nous. La France offre un bon nombre de fortunes moyennes et beaucoup plus encore de petites ; elle n'en offre presque pas de grandes. Sous l'ancien régime, la richesse des seigneurs périt presque tout entière dans le naufrage de leur influence politique ; et le faste de la cour dissipa le reste. Quant aux fortunes commerciales, quelques-unes se forment aujourd'hui ; mais elles restent affectées d'instabilité, et, en supposant qu'il ne leur

arrive pas malheur, la loi de l'égal partage les fractionne sans cesse. Il y a en France quelqu'un qui est riche, mais qui l'est seul, c'est tout le monde, c'est l'État. Et voilà pourquoi toute entreprise coûteuse retombe, par force majeure, à la charge de l'État.

Enfin l'esprit d'association, si vivace en Angleterre, chez nous est languissant, et il semble devoir rester tel indéfiniment, parce qu'il rencontre peu de bienveillance.

Ce n'est pas que le sentiment d'association nous manque; il est même très-puissant en France; mais il y prend une autre direction qu'en Angleterre, et il ne s'y montre pas sous la variété de formes qu'il revêt de l'autre côté du détroit. Je vais essayer par une comparaison, dont je forcerai les termes à dessein, de mettre en relief les différences qui existent, sous ce rapport, entre les deux tempéraments britannique et français. Hors des occasions solennelles où son sentiment patriotique a été vivement excité, le penchant de l'Anglais est de subordonner les intérêts du pays à ceux de son comté, les intérêts de son comté à ceux de sa corporation, ceux de sa corporation aux siens propres. S'il fallait opter entre l'Angleterre et le genre humain, causer un dommage à sa patrie ou fouler aux pieds un des principes suprêmes de la civilisation, c'est la civilisation et le genre humain qui seraient sacrifiés. En un mot, de prime-saut, l'Anglais, pris à froid, lorsque aucune cause extérieure ne l'anime, est plus égoïste que le Français, et il est porté à écouter les suggestions des divers égoïsmes, de l'individualisme personnel, de l'intérêt de clocher, de l'intérêt britannique exclusif. Répétons-le, à un moment donné, quand il le faut bien, l'Anglais, par ré-

flexion, a le sentiment de l'intérêt général au plus haut degré. Nulle part alors on ne trouve plus d'esprit public. Cependant le sentiment le plus général auquel puisse s'élever un Anglais est celui du patriotisme. L'intérêt collectif du genre humain ne le touche pas ou le touche très-peu. Au contraire, le Français, de premier mouvement, préfère sa patrie à sa localité, mais il est plus fortement préoccupé encore des grands principes de la civilisation. Il est dévoué avant tout et d'instinct à la cause de l'humanité; et c'est là en quelque sorte le fonds de son patriotisme. Par nature il est humanitaire. On nous a reproché souvent d'avoir du penchaut au donquichottisme; personne n'a jamais adressé cette critique à l'Angleterre. Chez les Anglais, l'esprit d'association affecte volontiers la forme sectionnaire. Il consent très-volontiers à se tenir dans un milieu restreint. Il se nourrit de l'analyse. En France, il s'inspire de la synthèse; il lui faut absolument de l'espace ; pour se sentir à l'aise, il a besoin, pour ainsi dire d'une atmosphère aussi étendue que l'univers.

Je ne constate pas cette différence dans le but d'établir la supériorité d'une des deux nations sur l'autre; toutefois, je ne puis m'empêcher de faire la remarque, que le sentiment de l'association, tel qu'il subsiste en nous, semblerait assigner à notre pays une mission historique supérieure à celle de la Grande-Bretagne. C'est par là que nous avons été, jusqu'à ce jour du moins, les grands ouvriers de l'histoire : c'est parce que, plus que tout autre peuple, la France se sentait liée par une association intime au reste de la famille humaine, qu'elle n'a cessé de se mettre en avant pour la défense des grands

principes, et c'est ainsi qu'elle a exercé parmi les peuples un noble patronage et une magnifique initiative. Ainsi : jadis elle a dirigé l'admirable mouvement des croisades, et, de nos jours, elle a assuré dans le monde le triomphe de la liberté et de l'égalité devant la loi. Éprouvant avec cette grandeur le sentiment de l'association, la France, on peut le dire hautement, est devenue le cœur du monde, et elle ne peut se mouvoir sans que tout s'ébranle dans l'univers.

Mais, d'un autre côté, comme s'il était épuisé par ses efforts en faveur des principes suprêmes de la civilisation et des entreprise humanitaires, et qu'il eût donné toute son énergie à ces œuvres de politique générale, l'esprit d'association, parmi les Français, demeure sans force et se laisse aisément rebuter en présence des besoins moins relevés et des problèmes moins vivants dont s'occupe l'économie politique. Et, par exemple, il réussit assez mal à constituer des compagnies industrielles.

La participation sur la plus grande échelle du gouvernement aux travaux publics est devenue, non-seulement une tendance naturelle, mais une nécessité de la France. Il suffit de regarder autour de soi pour se convaincre que, sans le levier de la centralisation, toute création vaste est interdite à notre patrie. Si, dans quelques-unes de nos provinces, telles que la Flandre et le Languedoc, les associations sont nées et ont exécuté quelque chose, c'est que les sentiments généraux y étaient moins exclusifs, et que l'esprit municipal, qui est une forme de l'esprit d'association fractionnaire, y était exceptionnellement développé (1).

(1) L'absence d'esprit municipal est malheureusement, en effet, un trait distinctif de la France.

Tout se réunissait donc dans notre patrie pour attribuer à la grande association nationale, à l'État, l'action prépondérante dans l'accomplissement des travaux publics. Jusqu'à ce jour, malheureusement, notre penchant à nous mêler des affaires du genre humain a fait que nous avons un peu négligé les nôtres. Nos sentiments humanitaires ont fait tort à notre patriotisme. Enfin, disons-le, dans le passé nous étions et nous sommes peut-être encore trop dominés par des instincts militaires ; le peuple français aime à brandir sa grande épée, cette épée qu'il ne tire du fourreau le plus souvent que pour quelque intérêt de l'humanité ou de la civilisation, ou pour ce qu'il suppose être tel. Une œuvre pacifique, peu éclatante d'apparence, comme celle des travaux publics, l'avait jusqu'à présent peu séduit. L'effet de toutes ces causes combinées a été qu'en France le gouvernement qui avait à remplir, en matière de travaux publics, le mandat dévolu à l'industrie privée dans la Grande-Bretagne, s'en est mal acquitté jusqu'à ces derniers temps.

La France possède, en ce moment, 4,350 kilomètres de canaux presque tous achevés, et 1,750 kilomètres de chemins de fer dont la moitié est encore en construction. Sa superficie est de 5,276 myriamètres carrés, que recouvre une population de 34 millions et demi d'âmes. C'est, par million d'habitants, 126 kilomètres de canaux et 50 kilomètres de chemins de fer, en tout 176 kilomètres de voies de communication perfectionnées. L'Angleterre est donc près de deux fois plus riche que nous sous ce rapport.

Mais, heureusement, la France est aujourd'hui sur une bonne pente. Si les entreprises de viabilité accé-

lérée et économique ont jusqu'à présent médiocrement excité sa sollicitude, elles viennent d'acquérir enfin à ses yeux l'importance d'affaires d'État; les espérances d'amélioration que nos révolutions nous ont fait concevoir, à nous et à l'univers, ne seront pas déçues; des résultats signalés les justifient; vous en jugerez par ce seul fait, que notre budget des travaux publics, de 54 millions seulement qu'il comptait en 1830, s'est élevé depuis lors à 152 millions, c'est-à-dire que, dans l'espace de douze ans, il a triplé (1).

Sur le reste du continent européen, l'exécution par l'État a été la règle générale; et là où l'État n'a pas exécuté lui-même, il est rare qu'on ait pu se passer de son concours (2). C'est ainsi que les choses ont eu lieu en Autriche; le gouvernement, à la fin de 1841, y a décrété l'établissement, à ses frais, de deux immenses lignes de chemins de fer, l'une reliant la frontière polonaise à la frontière bavaroise, l'autre dirigée de Trieste vers Hambourg (3), de manière à établir, à travers l'Allemagne, une communication de la Méditerranée à la mer du Nord, et à faire concurrence, c'est utile à remarquer, à la communication que la France projette entre ces deux mers. Il en a été de même en Russie. Un ukase récent a ordonné, à la charge du Trésor, un grand chemin de fer qui unira la capitale intérieure de l'empire à sa

(1) Nous comparons ici la somme réellement dépensée en 1830 et celle qui a été à la disposition du ministre des travaux publics, y compris les lois spéciales, en 1843.

(2) En Prusse et dans l'Allemagne du Nord, les compagnies ont cependant exécuté par leurs seuls efforts plusieurs lignes de chemins de fer.

(3) Le chemin de fer autrichien s'arrêtera naturellement aux frontières de la Saxe, entre Prague et Dresde.

capitale excentrique, la ville orientale à la ville européenne, Moscou à St-Pétersbourg. Des chemins de fer étendus s'établissent également en Bavière au moyen des fonds du Trésor.

Mais, parmi tous les exemples d'exécution par l'État, je signalerai de préférence ceux que fournissent les États-Unis et la Belgique, parce que ces deux pays sont ceux où il y a le plus de faits accomplis.

Le sentiment d'association, sous la forme que j'ai qualifiée de fractionnaire (1), dans l'une et l'autre de ces contrées est doué de beaucoup d'énergie, et il s'y manifeste particulièrement sous la forme municipale. Cependant l'industrie privée s'y est sentie impuissante à l'égard des grandes œuvres d'utilité publique, du moment du moins où il a fallu les concevoir sur une échelle qui répondît aux besoins du pays (2). Des deux côtés, des citoyens éclairés, généreux, ont compris l'élément nouveau de grandeur nationale qu'offraient des voies de communication perfectionnées. Par eux s'est opérée, dans les idées de leurs compatriotes, une révolution féconde qui fera leur gloire; ils leur ont communiqué l'enthousiasme dont ils étaient remplis pour ces entreprises; et ils leur ont fait accepter les travaux publics comme un but digne d'un patriotisme intelligent.

Les États-Unis entrèrent dans cette carrière il y a vingt-cinq ans. En 1817, le 4 juillet, jour anniver-

(1) L'entreprise de quelques lignes très-étendues par des compagnies en Amérique n'infirme pas ce que nous disons ici, par deux motifs : 1° ces compagnies n'ont pu se passer de la coopération financière de l'État; 2° la plupart ont été obligées d'abandonner leur œuvre.

(2) Voir plus haut, pages 96 et 97.

saire de l'indépendance américaine, le premier coup de pioche fut donné sur le canal Érié. Un homme à peu près seul eut le mérite de faire adopter cette entreprise par la législature de l'État de New-York, malgré les prédictions sinistres d'une fausse prudence, malgré la résistance de citoyens influents. C'était de Witt Clinton, alors gouverneur de cet État. Un quart de siècle seulement s'est écoulé depuis ce jour. Aujourd'hui les États-Unis possèdent, achevés ou en cours d'exécution, 10,185 kilomètres de canaux et 14,609 kilomètres de chemins de fer, en tout 24,794 kilomètres pour une population de 17 millions d'âmes (1) ; c'est, par million d'âmes, 597 kilomètres de canaux et 856 kilomètres de chemins de fer. Les États-Unis offrent donc, par million d'habitants, quatre fois autant de canaux que la France et trois fois et demie autant que l'Angleterre. En chemins de fer, ils ont dix-sept fois autant que le premier de ces deux royaumes et six fois et demie autant que le second. Je tiens compte dans ces calculs de ce qui est commencé, aussi bien que de ce qui est fini. Ce qui est achevé, ce qui est livré à la circulation, présente un développement de plus de 14,000 kilomètres, moitié canaux, moitié chemins de fer. Or, la somme des canaux commencés et exécutés en Angleterre et en France, est de 8,845 kilomètres, et celle des chemins de fer commencés et exécutés dans les deux mêmes pays est de 5,755, ce qui forme un total de 14,600. Le développement des voies de communication perfectionnées, dont l'Union américaine a la jouissance, et qu'elle a terminées dans un intervalle de 25 ans, est

(1) Recensement de 1840.

donc à peu près égal à toutes les voies de la même espèce que l'Angleterre et la France réunies ont non-seulement achevées, mais ébauchées, depuis l'origine. Et cette origine date d'un siècle environ pour l'Angleterre, de deux siècles pour nous.

Ces chiffres vous donnent la mesure du zèle actif que les gouvernements et les citoyens de l'Amérique du Nord ont déployé pour les travaux publics. Ils révèlent aussi la transformation que les idées de gouvernement ont subie en franchissant l'Atlantique; car, soit en travaillant pour leur compte, soit en assistant pécuniairement les compagnies, les gouvernements de l'Amérique du Nord ont contribué à la dépense de l'œuvre générale, pour les trois quarts. Ils ont été soutenus peut-être dans ces efforts par un sentiment qui est instinctif chez les populations anglo-américaines, celui du caractère des attributions que doit revêtir le pouvoir dans les sociétés modernes.

Dans les sociétés anciennes dont le principal but d'activité était la guerre, le pouvoir était avant tout guerrier; c'était César, César tenant à la main un glaive. Les États anglo-américains, unis les uns aux autres par les liens d'une confédération pacifique, et à peu près complétement affranchis ainsi de tout voisinage menaçant, ont échappé à la nécessité des institutions guerrières; leurs gouvernements se sont naturellement dépouillés de ces attributions militaires, dont les gouvernements d'Europe ont dû demeurer revêtus; naturellement aussi, ils ont pris d'autres attributions conformes aux besoins d'un peuple libre au dedans et tranquille au dehors sur son indépendance. La société étant manifestement vouée au tra-

vail industriel, sous les diverses formes de l'agriculture, des manufactures et du négoce, le travail industriel étant notoirement le principal but de l'activité sociale, les attributions des pouvoirs publics ont dû revêtir le caractère industriel. Le premier magistrat de chacune de ces républiques est pompeusement qualifié encore, il est vrai, dans la constitution de l'État, de commandant en chef des forces de terre et de mer; mais ce n'est qu'un vain titre, en une contrée où l'armée n'a d'existence que sur le papier (1). Les attributions essentielles des gouverneurs et des fonctionnaires qui sont placés sous leurs ordres consistent à imprimer, sous la surveillance des législatures, une activité continue à quelques-uns des grands ressorts de la prospérité industrielle des nations, je veux dire les voies de communication et les écoles. Dans l'Amérique du Nord, les écoles, les canaux et les chemins de fer sont non-seulement classés parmi les affaires d'État, mais sont les premières de toutes.

Le petit royaume de Belgique, que nous avons vu naître il y a douze ans, était alors sans unité; c'était une nation sans nationalité, formée de villes voisines les unes des autres, qui ne se connaissaient que par d'anciennes rivalités et par les dommages réciproques qu'elles s'étaient causés au moyen âge. Le ressort du patriotisme manquait ainsi à cet État naissant, et il était malaisé à son gouvernement de prendre racine au milieu d'éléments si peu homogènes. Les hommes d'État de la Belgique ne désespérèrent pas, néanmoins, et ils se dirent qu'ils avaient à constater aux

(1) La fédération a une armée de terre de 9,000 hommes, et une flotte très-peu nombreuse, quoique remarquable par sa bonne tenue. Les États n'ont de force armée qu'une milice se réunissant trois jours par an.

yeux de leurs concitoyens et aux yeux de l'Europe, l'existence du gouvernement par eux fondé. En conséquence, ils résolurent de marquer le sol national d'une empreinte qui appartînt au gouvernement nouveau, et fût reconnue pour la sienne. Ils voulurent que cette empreinte fût matérielle, profonde, ineffaçable. Des jalousies locales leur faisaient obstacle; ils entreprirent de créer un intérêt collectif qui les dominât. Telle fut la pensée du cabinet belge de 1834, et je me fais un devoir de nommer l'homme auquel, dans ce cabinet, la gloire en appartient plus particulièrement : c'est M. Charles Rogier. Cette pensée prit corps en un projet de loi ordonnant l'exécution d'un réseau national de chemins de fer (1).

Ce projet, qui reçut aussitôt la sanction législative, parut extravagant aux hommes ultrà-prudents de l'Europe; car, obligée alors d'entretenir une armée de 100 mille hommes, fardeau énorme pour une population huit fois moindre que la nôtre, la Belgique semblait dans la détresse et dans l'impuissance. Mais l'événement a confondu les prophètes de malheur. Il a donné raison à M. Charles Rogier et à ses collègues; il a prouvé que ces hommes d'État avaient le sentiment de la gloire moderne, et comprenaient les besoins réels des populations. Le réseau belge est presque terminé aujourd'hui. Grâce à ses ministres de 1834, la Belgique a devancé, dans l'œuvre des chemins de fer, les grandes monarchies européennes. Elle doit à ce réseau son unité, elle lui est redevable de sa nationalité elle-même. Par les chemins de

(1) M. E. Perrot a publié, à Bruxelles, postérieurement à la date de cette leçon, une histoire détaillée des chemins de fer belges, qui fait pour ainsi dire assister le lecteur à la naissance de ce beau projet.

fer, la dynastie belge a maintenant une raison matérielle d'existence qui est visible, manifeste pour le plus humble paysan de la Flandre, car, entre les mains de l'État, les chemins de fer sont devenus une institution éminemment populaire. Par ses effets matériels, comme par ses résultats moraux et politiques, le réseau des chemins de fer belges est le plus éclatant témoignage qu'on puisse alléguer en faveur de l'exécution des travaux publics par l'État.

SIXIÈME LEÇON.

Motifs en faveur de la coopération des compagnies.

SOMMAIRE. — En France, il y a vingt ans, la science économique interdisait aux gouvernements de s'immiscer dans les travaux publics; ces préjugés s'effacent aujourd'hui. — L'exécution et l'exploitation des travaux publics ne doivent cependant pas être le monopole du gouvernement ; il est avantageux, pour plusieurs raisons, d'y faire concourir l'industrie privée. — On ne saurait appliquer trop de forces à une œuvre aussi vaste et aussi urgente. — Beaucoup de capitaux qui ne viendraient pas se placer en rentes sur l'État accepteront la destination des travaux publics. — Il convient en notre temps d'ouvrir cette carrière à l'activité des individus. — Cette concurrence entre l'État et les particuliers est de l'essence du gouvernement représentatif ; le principe de la concurrence est partout aujourd'hui, il doit être réglé et non pas supprimé ; fécondité d'une pareille concurrence maintenue dans de justes limites, notamment en matière de voies de communication. — En quoi doit consister, à notre époque, l'intervention du pays dans ses affaires. — Il est nécessaire d'encourager l'esprit d'association, comme un élément de stabilité pour la société actuelle ; il ne nous reste plus que des grains de sable, il faut les cimenter et on le peut. — Fécondité de l'esprit d'association en Angleterre. — Objection tirée de ce que les compagnies ne peuvent mettre l'usage de leurs voies de communication à des prix aussi bas que le gouvernement. — Avantage qu'en toute situation des choses procure l'exécution par les compagnies de lignes qu'autrement on n'exécuterait pas ; le bon marché est de l'intérêt des compagnies. — Un État peut certainement mieux qu'une compagnie s'accommoder du bon marché ; mais ce n'est pas une raison pour qu'il le fasse toujours; exemple des postes.

MESSIEURS,

En revendiquant pour le gouvernement le droit de construire et d'administrer des voies de communication, c'est une participation et non un monopole que j'ai réclamé pour lui ; j'ai eu à cœur de combattre des préjugés accrédités en France, et, par la France, dans le reste du monde, en vertu desquels le gouvernement devrait se réduire à des fonctions de surveillant subalterne, lui qui, comme son nom l'indique, est appelé à tenir le gouvernail.

En France, il y a vingt ans encore, les publicistes

les plus distingués, les économistes dont la réputation était la mieux assise et la mieux méritée, étaient presque tous de cette opinion négative. Les théories d'économie publique les plus répandues posaient en principe que le gouvernement ne doit rien faire par lui-même, qu'il est essentiellement maladroit, prodigue de l'argent des contribuables et du temps qui vaut de l'argent; que l'industrie particulière est seule en état d'exécuter rapidement et à bon marché. C'est qu'alors une force irrésistible poussait une foule d'hommes éclairés et généreux à adopter et à propager systématiquement toutes les idées propres à affaiblir un pouvoir qui s'était laissé subjuguer par le *génie du retardement.* La royauté et ses ministres apparaissaient comme des ennemis déclarés; tout système qui tendait à leur refuser un maniement de fonds considérables et à leur enlever la direction d'entreprises essentielles à la prospérité publique, tout ce qui impliquait une négation plus ou moins directe de leur compétence et de leur capacité, se recommandait par cela seul à la préférence de quiconque se piquait d'aimer son pays, et particulièrement à celle des arbitres de l'opinion publique.

Cette situation, Messieurs, était anormale et exceptionnelle : les idées qu'elle inspirait n'avaient qu'une valeur de circonstance. La science, qui plane dans des régions supérieures à celle des passions du jour, tient à ce que les solutions qu'elle présente soient, non pas immuables, ce serait trop de présomption, mais au moins durables. C'est pour des situations régulières qu'elle s'efforce d'édifier ses théories. Lorsque dans ses raisonnements généraux elle fait intervenir le gouvernement, elle

le suppose national par son origine comme par ses tendances, ami du progrès sage et gradué. Au lieu d'une antipathie aveugle et passionnée, elle s'anime envers l'autorité d'une confiance calme, raisonnée, clairvoyante. Telle est la condition normale des choses, et aujourd'hui le penchant des intelligences y ramène la France. En fait, une réaction s'opère dans les meilleurs esprits; elle renverse des idées éphémères que, pendant quinze années, sous l'auspice d'une préoccupation exclusive, on avait regardées comme éternelles, et inaugure d'autres axiomes moins passagers. Dans les pensées d'économie sociale qui prennent faveur, le pouvoir cesse d'être considéré comme un ennemi naturel; il apparaît de plus en plus comme un infatigable et bienfaisant auxiliaire, comme un tutélaire appui. On reconnaît qu'il est appelé à gouverner la société; c'est-à-dire à la diriger vers le bien et à la préserver du mal, à être le promoteur actif et intelligent des améliorations, à faire éclore les germes salutaires qui viennent à s'offrir. On est au moment de vouloir qu'il revête des attributions pleines de fécondité, en place des brutales prérogatives des temps de barbarie et de despotisme dont il a été dépouillé.

Ce mouvement nouveau aura, n'en doutez pas, les plus heureux effets. Cependant l'esprit français est mobile; il est enclin à se transporter d'un système absolu à un autre système non moins exclusif et diamétralement opposé. Il serait possible que tels hommes éclairés, tels excellents citoyens qui luttaient il y a vingt ans, afin de restreindre les attributions du gouvernement à celles d'un sergent de ville chargé de maintenir l'ordre matériel sur la voie publique,

de veiller au balayage et d'empêcher le tapage nocturne, se montrassent disposés à lui céder, en plus d'une matière, une prérogative illimitée. Ces réactions abondent dans notre histoire; et, pendant le demi-siècle qui vient de s'écouler, nous en avons offert au monde d'insignes exemples.

Pour revenir au sujet qui nous a occupés pendant les dernières leçons, il se pourrait qu'on revendiquât aujourd'hui, pour le gouvernement, l'empire absolu des travaux publics, tout comme, hier, on lui interdisait absolument de s'y immiscer. Ces idées de monopole ont été soutenues par des hommes graves: elles ont déjà assez de partisans pour qu'il soit nécessaire de les combattre à la clarté du ciel. Je vais donc vous signaler quelques-unes des nombreuses raisons qui militent en faveur du concours de l'industrie privée dans les travaux publics.

Et d'abord l'étendue des travaux publics réclamés par l'intérêt général légitime et commande ce concours. Quand il y a une œuvre considérable à entreprendre, il convient d'accueillir avec empressement toutes les forces honorables qui se présentent pour y coopérer, d'aller même au-devant d'elles. C'est d'autant plus nécessaire, que l'œuvre est plus vaste et plus urgente. Or, quelle œuvre est plus immense, plus dispendieuse que la construction de ces canaux, de ces chemins de fer, de ces chemins vicinaux si modestes mais si utiles, dont la surface de la terre a besoin d'être sillonnée et dont elle est presque partout dépourvue? Quelle autre est plus urgente? Parmi les peuples civilisés, c'est devenu un sujet d'émulation nationale et un calcul bien entendu. De toutes parts on appelle ces améliorations. Pour

les mener avec activité, on ne saurait réunir trop d'efforts.

Les ressources des gouvernements sont bornées; elles se composent du budget des recettes, sur lequel il faut prendre de quoi subvenir à toutes les exigences du budget des dépenses. Il reste sans doute l'expédient de l'emprunt; mais la puissance de l'emprunt n'est pas indéfinie, à beaucoup près. Sur la masse des capitaux que la société met tous les ans en réserve, une partie seulement, assez modique même, répond à l'appel de l'emprunt, parce qu'en ces temps de paix qui dureront, s'il plaît à Dieu, les rentes sur l'État ne donnent qu'un faible revenu. Les chances de bénéfices qu'offrent les entreprises d'utilité publique plus ou moins favorisées ou assistées par les gouvernements, sont de nature à attirer beaucoup de capitaux qui refuseraient un placement dans les fonds de l'État. Et ainsi la part faite aux travaux publics sur l'épargne annuelle du pays serait grossie d'autant.

Le concours des forces privées avec les forces publiques se motive par mille autres causes. L'ambition de tous les hommes est vivement excitée aujourd'hui, elle l'est trop peut-être pour la sécurité des États et pour le bonheur des individus; mais, telle qu'elle est enfin, elle a besoin d'aliments. Aux hommes qui ont l'amour des grandes idées et des grandes entreprises, qu'anime le désir d'embrasser de grandes affaires, et qui veulent rester en dehors de l'administration publique ou qui n'y peuvent entrer, ouvrez donc, il le faut, une vaste carrière. Les travaux publics peuvent figurer avec avantage et éclat dans le programme qu'il convient de présenter à ces

hommes entreprenants et hardis, afin qu'ils trouvent à leurs facultés un emploi digne d'elles.

Des raisons constitutionnelles, dérivées de l'essence même du gouvernement représentatif sous lequel nous vivons, exigent que les compagnies soient, non-seulement tolérées, mais encouragées.

Le régime représentatif, dont Montesquieu a dit que c'était la plus belle invention de l'esprit humain, consiste dans l'alliance étroite de la liberté avec l'autorité. Il partage le soin de conduire les affaires de la société entre les agents d'un pouvoir suprême et les mandataires directs ou indirects, officiels ou officieux de la société elle-même. L'admission des gouvernés, conjointement avec les dépositaires de l'autorité, à la gestion des affaires publiques est désormais acquise aux peuples. C'est la mise en pratique du principe représentatif, c'est la loi de notre temps. On méconnaîtrait le caractère de l'époque, si l'on tentait d'instituer le monopole, soit au profit du gouvernement, soit en faveur de l'activité privée. Cette émulation est destinée à mettre en saillie, pour le bien du pays, toutes les supériorités, en quelque rang qu'elles aient pu éclore. Noble concours qui livre un espace indéfini à toutes les intelligences, qui ouvre la carrière à tous les sentiments généreux, à toutes les idées fécondes, à tous les efforts de quelque énergie, et qui, s'il fallait en croire une philosophie optimiste, serait destinée à remplacer, pour le bonheur des peuples, la lutte sanglante des champs de bataille, en offrant une source plus abondante de satisfaction aux instincts de rivalité dont la nature a comblé le cœur de l'homme !

Le principe de la concurrence a marqué de son ca-

chet tous les coins de la société moderne. J'admettrai, tant qu'on le voudra, qu'actuellement sa prédominance est souvent abusive, et qu'il faut aviser à le réduire ou plutôt à le régler, à l'équilibrer par une organisation qui développe proportionnellement le principe d'ordre. Mais ceux qui tenteraient des refouler purement et simplement la concurrence de forces particulières, pour étendre indéfiniment le domaine du pouvoir, seraient, à leur insu ou avec préméditation, des contre-révolutionnaires. La concurrence des citoyens entre eux et celle des particuliers, isolés ou réunis en associations, avec l'État, pourront être resserrées et amoindries; mais elles ne seront pas supprimées, parce que la liberté n'est pas destinée à disparaître après avoir brillé un instant comme un fugitif météore. La liberté engendre la personnalité, et la personnalité engendre l'émulation, la concurrence. Celle-ci subsistera à jamais, parce que le genre humain ne retournera pas au régime du Paraguay ou à celui des prêtres de Memphis; et, de bonne foi, une société d'où la concurrence serait bannie, c'est-à-dire, où tout serait réglementé et prescrit, où rien ne se ferait qu'en vertu d'un signal impératif venu d'en haut, ne finirait-elle pas par être à l'image des missions des jésuites ou des sociétés à castes de l'Égypte et de l'Inde?

Il existe chez nous aujourd'hui, en droit et en fait, deux souverainetés : d'un côté la royauté que la France entoure de ses hommages et qu'elle est résolue à maintenir, parce que l'expérience lui a enseigné qu'un trône est la plus sûre garantie d'in-

dépendance au dehors, de bon ordre et de prospérité au dedans; de l'autre ce pouvoir qu'il convient de désigner par le nom qui lui est attribué de souveraineté populaire, quoique ce mot soit propre à réveiller de fâcheux souvenirs et des idées fausses et subversives. Cette seconde souveraineté, quoique imparfaitement définie encore par les hommes d'État et par les philosophes, n'en est pas moins debout. Elle est la conquête des temps modernes; chez nous, dans la Grande-Bretagne et ailleurs, elle est reconnue formellement par la royauté. Pour qu'elle ne soit pas un vain mot, il faut que le pays ait un droit de contrôle, et, dans un très-grand nombre de cas, un droit formel de concurrence.

Les chambres législatives, c'est de la concurrence régulièrement constituée : d'un côté le ministère, de l'autre l'opposition, luttant à qui présentera les meilleurs plans pour l'amélioration du pays ou pour sa gloire, et quelquefois, à défaut de but plus sérieux, à qui fera le meilleur discours. La presse est un autre moyen de concurrence à l'usage de ceux qui n'ont pas leur place faite dans les fonctions publiques ou dans le jeu solennel des institutions. Les conseils généraux des départements vis-à-vis des préfets, et les conseils municipaux vis-à-vis des maires, c'est la concurrence des localités avec les délégués de l'administration centrale. Cette concurrence, lorsqu'elle est renfermée dans de justes limites par de bonnes règles d'organisation, est à la fois honorable pour le pays et utile à l'autorité qu'elle éclaire, qu'elle tient en haleine, qu'elle aiguillonne; elle sert

au gouvernement de sauvegarde pour sa stabilité, tout comme elle est pour les citoyens la garantie d'une sage indépendance. Maintenue dans les bornes où elle n'engendre ni violence ni haine, c'est un énergique instrument d'ordre et de progrès qu'il ne devra être donné à personne de briser. A cet effet, la concurrence devra, de la part de la société, se montrer pleine de respect pour les prérogatives de l'autorité et, de son côté, celle-ci, manifester les plus grands ménagements pour les droits de la société.

L'achèvement d'un système national de voies de communications perfectionnées est un de ces cas où il y a lieu d'instituer une concurrence entre l'administration et le pays; c'est-à-dire, entre l'administration, d'un côté, les simples particuliers, les compagnies, les départements et les villes de l'autre; car les villes et les départements sont des associations légales qu'il ne faut pas passer sous silence. Tout en stimulant l'administration par l'aiguillon de la rivalité, les associations l'aideront à supporter une tâche démesurément lourde.

On a dit qu'en France, le peuple avait donné sa démission; le mot date d'avant les journées de juillet où il fut démenti avec fracas. Aujourd'hui il est profondément vrai, même pour l'Europe entière. En France tout mouvement national d'insurrection semble impossible. L'insurrection est le fait de vaincus ou d'opprimés; or, aujourd'hui, la France est irrévocablement victorieuse et libre. Le fantôme féodal contre lequel elle se leva, en 1830, s'est définitivement évanoui. et à la voix de notre France, il a

disparu des États qui l'environnent. Mais si les peuples ont donné à jamais, il faut le croire, leur démission pour renverser, ils ne l'ont pas donnée, il serait imprudent de la leur demander, à l'égard de l'œuvre de progrès pacifique qui se poursuit aujourd'hui. Ils veulent prendre part à leurs affaires, non-seulement par le vote constitutionnel de leurs mandataires, mais encore par leurs efforts directs, personnels, par leur intelligence active et par leurs bras; non-seulement par l'argent qu'ils apportent chez le percepteur ou qu'ils consentent à prêter au gouvernement, mais encore par celui qu'ils gardent à part eux pour le faire valoir eux-mêmes. Tel semble être le sens naturel du gouvernement représentatif; c'est la seule manière de le concevoir qui convienne, une fois passés les moments d'orage et de révolution.

En France, il y a quinze ans, l'action du mécanisme représentatif était absorbée dans un combat qui se passait entre l'opinion publique et le gouverment. Dans une situation régulière des choses, les institutions ont un autre mobile et fonctionnent dans un autre but. On ne légifère pas perpétuellement sur la garde nationale, sur le jury, sur les élections, sur la presse, ainsi qu'on le faisait sous la restauration. Ce sont sujets brûlants auxquels on ne saurait sans cesse toucher. On statue sur eux une fois pour toutes, ou l'on n'y revient que de loin en loin. La politique, dans l'état normal des sociétés, consiste à organiser et à développer successivement les intérêts moraux. intellectuels et matériels des peuples, tâche indéfinie qui suffit pour des siècles. Quand un peuple a sa mois-

son faite de franchises théoriques, il se consacre à les rendre de plus en plus pratiques, plutôt qu'à faire de nouvelles conquêtes dans les régions de l'idéal. Quand il est en possession incontestée d'un bon fonds des idées d'ordre et de liberté, sa besogne est de les exploiter. La mission des générations est de s'appliquer, les unes après les autres, à incorporer ces idées dans des institutions positives, dans des créations matérielles. La politique préside à ce mouvement et fait converger vers ce but les passions et les intérêts, les intelligences et les forces suscitées par les événements. Sous le régime représentatif, elle laisse aux citoyens une coopération libre, immédiate, à cette œuvre de longue haleine, si bien que, quelles que puissent être les apparences, on peut dire que le gouvernement représentatif existe déjà là où les particuliers jouissent d'une participation directe, indépendante, aux grandes entreprises d'utilité publique qui absorbent l'activité sociale, et qu'au contraire le gouvernement réprésentatif est près de n'être plus qu'une fiction là où cette coopération leur est refusée.

De ce point de vue, l'établissement des voies de communication apparaît avec un nouveau caractère politique, et l'on reconnaît que, sous les auspices du système représentatif, les citoyens doivent avoir un rôle à y remplir, indépendamment de l'État, sous la forme de compagnies, non moins que par l'intermédiaire des départements et des villes.

Ce ne sont cependant pas les seuls motifs politiques qu'on puisse invoquer en faveur de la participation de l'industrie privée aux entreprises de travaux publics.

Nos pères, il y a un demi-siècle, ont brusquement démoli la société ancienne; ils l'ont détruite de fond en comble par le fer et par le feu. Maintenant l'Europe, et en particulier la France, je le dis à sa louange, s'appliquent à réédifier une société sur le sol ainsi mis à nu. Or, le législateur, sur qui pèse cette lourde tâche, quels matériaux a-t-il à sa disposition? Des grains de sable. C'est avec de pareils éléments qu'il est tenu d'élever un édifice spacieux et magnifique, qui surpasse tous les monuments politiques des siècles antérieurs. L'œuvre est ardue, mais elle n'est pas impossible, car on peut accomplir de grandes choses avec des grains de sable, à la condition de les cimenter.

Dans l'ordre matériel auquel il ne me semble pas absolument téméraire ici d'emprunter un exemple, la nature elle-même nous en offre la preuve. Cette chaîne des Vosges qui sillonne nos deux départements du Rhin et qui va mourir au delà de notre territoire, est littéralement faite de grains de sable. Sur la majeure partie de son développement, c'est du sable menu comme celui de la mer, mais lié par un ciment; et la pierre ainsi formée est d'une consistance telle qu'elle a pu servir à la construction de quelques-uns des monuments les plus hardis, les plus légers et en même temps les plus solides qu'il y ait au monde (1). De même avec les éléments désagrégés, presque réduits en poudre que présente l'époque actuelle, il ne sera point impraticable de bâtir une société grande, prospère et forte, pourvu qu'on sache les unir. Il appartient à l'économie politique de si-

(1) La flèche de Strasbourg par exemple.

gnaler comme un moyen de cohésion efficace l'esprit d'association.

Interrogez les hommes éminents ; tous vous diront que le premier besoin, le grand *desideratum* du XIX[e] siècle, est la stabilité. Mais la stabilité d'un système exige des points d'appui, des points fixes; où sont-ils aujourd'hui? On les trouvait autrefois dans le sein des classes privilégiées , ou dans des individualités puissantes. Alors de grandes existences, qui se perpétuaient indéfiniment, s'élevaient au milieu de la foule, comme des chênes parmi des bruyères, et elles soutenaient l'édifice social. Nous ne possédons plus rien de semblable sur notre sol nivelé et dépouillé; et il n'est pas vraisemblable que de pareils étais nous soient jamais rendus. Et ici, Messieurs, ce n'est point un regret que j'exprime, c'est un fait accompli que je constate. Il semble que c'en soit fait à jamais des grandes existences individuelles; mais il nous reste la ressource de puissantes entités collectives ; c'est désormais notre seul recours. Ainsi, dans l'intérêt de la stabilité sociale, il convient aujourd'hui d'organiser des associations.

Les travaux publics, actuellement si populaires, offrent le moyen d'en constituer quelques-unes. Accueillons donc avec faveur les compagnies qui se présentent pour les entreprendre.

Cet argument en faveur des compagnies me paraît digne de la méditation des esprits sérieux. Si nous ne nous appuyons pas sur l'esprit d'association, notre société continuera à être comme les sables mouvants du désert, qui sont portés un jour du levant au couchant, et ramenés le lendemain de l'occident à l'orient par le vent qui se met à les balayer dans un sens

opposé et donne à leur surface une configuration sans cesse différente. Le voyageur qui, après quelques jours d'intervalle, repasse par les mêmes points du désert, ne retrouve plus les monticules que la première fois il avait notés sur sa carte. C'est une mobilité désordonnée et perpétuelle qui n'a rien de commun avec le progrès. Telle serait partout, Messieurs, l'image de nos institutions, si nous ne nous efforcions d'en affermir la base par tous les moyens qu'autorisent les éternelles idées de justice et parmi lesquels, je le répète, l'économie politique signale avec confiance l'esprit d'association.

Je rapporterai à ce sujet, en manière de parabole, un fait que j'ai entendu raconter, il y a peu d'années à l'un de nos maréchaux. C'était lors du camp de Boulogne: Napoléon, vous le savez, avait rassemblé, le long de la Manche et de la mer du Nord, une armée imposante qui menaçait l'Angleterre, mais qu'il fallut conduire à Austerlitz. L'illustre officier dont je vous parle, commandait un corps d'armée campé sur les limites de la Belgique et de la Hollande. On était en hiver; pour occuper ses soldats et en même temps pour évoquer devant eux une expédition mémorable à laquelle il avait pris part, il eut l'idée de leur faire construire une pyramide sur le modèle de celles de l'Égypte. On se servit du sable qu'on trouvait sur place, on l'amoncela avec art, et une pyramide régulière apparut après quelques mois, frappant d'admiration les passants et même les soldats qui l'avaient érigée. Mais bientôt les pluies du printemps vinrent, et suffirent pour détruire en peu de jours ce monument improvisé. Il coula sur lui-même et il n'en resta plus rien. Cet incident de la vie des camps du temps de

l'empire, m'est demeuré présent à l'esprit; et je me suis dit souvent que si le dix-neuvième siècle n'avisait sérieusement à se pourvoir d'éléments organiques, les créations politiques dont il s'enorgueillit seraient aussi éphémères que la fragile pyramide érigée par nos soldats désœuvrés dans les plaines de la Campine.

Mais pourquoi m'appesantir sur ce sujet? La fable ingénieuse du *Vieillard et de ses Enfants* n'a-t-elle pas révélé à votre enfance la puissance de l'association? Qu'ai-je besoin de m'évertuer à vous en offrir la démonstration théorique, quand vous avez sous les yeux les merveilles enfantées par l'esprit d'association dans un pays voisin? Son infinie fécondité est écrite en ineffaçables caractères sur toutes les parties du sol britannique. Ces docks qui recèlent des marchandises en quantité suffisante pour alimenter tout un peuple pendant des années, ces 1,200 lieues de canaux, ces 1,000 lieues de chemins de fer, ces ports, ces routes ordinaires elles-mêmes, c'est l'esprit d'association qui a tout exécuté. Quels raisonnements vaudraient un pareil exemple!

Mais, dira-t-on, quelques garanties que les compagnies, convenablement organisées, puissent présenter pour l'exécution des canaux et des chemins de fer, quelque convenance politique et sociale qu'il y ait à encourager l'esprit d'association, les compagnies sont entachées d'un vice radical; elles réclament de trop hauts prix pour le transport des personnes ou des choses; et telle est de nos jours l'importance du bon marché, que, dans l'intérêt public, un pareil motif suffit pour les exclure. Si la confection des voies de communication par l'industrie privée était, en effet,

incompatible avec le bon marché, l'inconvénient signalé ici motiverait l'arrêt que quelques esprits ont prononcé contre les compagnies ; mais cette sentence de condamnation est empreinte d'une exagération visible.

Même en admettant que les compagnies effectueront toujours et nécessairement les transports à un taux naturellement plus élevé que celui auquel l'État peut descendre, il ne serait pas sage de se priver des avantages que le pays peut retirer de leur concours. Sur les voies perfectionnées qu'elles ont construites, et qui sans elles seraient encore à entreprendre, les compagnies de chemins de fer, par exemple, imposent aux voyageurs et aux marchandises, en retour d'un service mieux fait que par le passé, une somme inférieure au tribut qu'on payait, sans murmurer, aux messageries et aux roulages. C'est déjà pour la société un bénéfice.

Mais ce qui doit rassurer complétement sur leurs exigences, c'est qu'elles ont intérêt à être modérées. De bas tarifs sont pour elles le moyen le plus assuré de réaliser de grands profits. Sur ce point l'expérience est déja faite ; elle se confirme chaque jour, et les résultats en seront bientôt si clairs et si décisifs, que les administrations de chemins de fer, je les nomme, car c'est elles principalement qu'on a en vue, ne sauraient dépasser certaines limites de prix très-resserrées, à moins d'être frappées d'aveuglement, et sans causer, au su de tous, un grand préjudice aux compagnies dont les affaires leurs seraient confiées.

Sans doute on ne peut espérer que les compagnies abaissent leurs tarifs jusqu'au niveau où il est permis

à l'État de mettre les siens ; l'État, je l'ai constaté dans une des leçons précédentes, est mieux placé à cet égard que l'industrie privée qui a besoin de recueillir un revenu direct de son exploitation, puisqu'il ne lui est pas possible d'en retirer avantage indirectement, et dont les intérêts particuliers ne concordent pas nécessairement avec l'intérêt général (1). Toutefois on se bercerait d'illusions, si l'on pensait que, pour les transports opérés par ses soins, sur les voies qui lui appartiennent l'État se contentera toujours des profits indirects que lui procureraient l'accroissement de la circulation, et le progrès de la richesse publique. Qu'il le puisse est indubitable ; mais qu'il le fasse est problématique. Les gouvernements, pressés par des besoins financiers, ainsi qu'ils le sont trop souvent dans la réalité des choses, saisiraient avec empressement toutes les occasions d'effectuer des recettes. Il n'y aurait donc rien d'étonnant à ce que, dès que des temps difficiles surviendraient, quelques engagements qu'on eût pris en faveur de tarifs très-bas, on recherchât le profit pécuniaire direct des péages, sans préjudice des bénéfices indirects qui résultent toujours pour le trésor, d'une voie de circulation perfectionnée, et même en courant le risque de les compromettre. L'État a un penchant extrême à gagner sur les services publics qu'il s'est réservés. Je ne vous parlerai pas des sommes énormes que rapporte annuellement au gouvernement français la fabrication du tabac ; c'est un monopole expressément fiscal qu'il s'est réservé. Mais la poste aux lettres qui présente tant d'analogie avec

(1) Voir plus haut, page 99.

le sujet qui nous occupe ici, est pour lui une source de revenus, qu'il craint même de rendre moins abondante, il faut le remarquer, en faisant subir au tarif des ports de lettres, une réduction impatiemment provoquée, quoiqu'il y ait lieu de penser qu'avec des ports de lettres moins chers, on dût multiplier les transactions, et quoique diverses raisons de l'ordre moral et de l'ordre politique militent en faveur d'un système de taxe des lettres plus modéré. Nous avons déjà cité l'exemple du canal Érié, et des autres canaux de l'Amérique du Nord, exécutés par des États, sur lesquels les péages sont élevés.

Bien que l'exemple de la gestion des chemins de fer par l'État, en Belgique, dans le duché de Bade, et même en France, démontre qu'en effet présentement les gouvernements sont disposés à faire jouir les populations, sur les voies de communication perfectionnées, de prix de transport extrêmement modiques, le désavantage qu'en cela présente l'industrie privée n'est pas tel qu'on puisse le considérer comme obligé, inhérent à la nature des choses, permanent, à ce point que certaines circonstances politiques ou fiscales dont malheureusement le retour est trop fréquent ne puissent l'atténuer ou même le faire entièrement disparaître. En supposant des compagnies bien éclairées sur leurs intérêts (nous ne saurions raisonner dans une autre hypothèse, quoique cependant on en trouve actuellement dont les actes révèlent sous ce rapport une médiocre intelligence), ce désavantage serait limité. Il ne saurait donc être contre les compagnies une inflexible cause d'exclusion. Les raisons politiques qui prescrivent de susciter à l'administration publique une concurrence et

de provoquer dans l'organisation nationale l'esprit d'association, conservent leur valeur tout entière ; et les arguments financiers tirés de la difficulté qu'aurait l'État de se procurer, par la voie du crédit, aux conditions les plus avantageuses, les ressources requises pour tout exécuter de ses seules mains, si ce n'est dans un fort long terme, subsistent sans restriction. Concluons donc, qu'il convient, dans l'exécution et l'exploitation des travaux publics, de faire une part à l'industrie privée.

SEPTIÈME LEÇON.

Du mode d'encouragement en faveur de l'esprit d'association.

SOMMAIRE. — La concurrence entre le gouvernement et les compagnies doit être toute bienveillante; dans beaucoup de cas, cette bienveillance doit se traduire en argent fourni par le gouvernement. — Examen des formes diverses d'encouragement matériel adoptées par les gouvernements à l'égard des compagnies.— Affranchissement des droits d'entrée sur des matières premières.—Dans le plus grand nombre de cas, prêts d'argent; en Angleterre, avances faites aux compagnies par la commission de l'Échiquier. — En France, prêts d'argent à un faible taux d'intérêt, aux compagnies des chemins de fer de Paris à Versailles (rive gauche), de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Bâle à Strasbourg; garantie d'un minimum d'intérêt à la compagnie du chemin de Paris à Orléans. — En Allemagne, les gouvernements ont avancé un peu d'argent aux compagnies; legs du roi de Prusse Guillaume III. — En Pologne, minimum d'intérêt garanti par le gouvernement. — Aux États-Unis, le prêt du crédit de l'État, qui n'est qu'une avance sous une forme particulière, est le mode le plus usité dans le Nord; notamment dans l'État de Massachussetts et dans celui de New-York; la Pennsylvanie a employé des modes divers, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, soit des prises d'action, soit le prêt du crédit de l'État, soit un privilége de loterie. Dans le Sud, la forme habituelle est celle des souscriptions : on la retrouve dans les États de l'Ouest et aussi dans le Canada.—Lequel de tous ces modes d'encouragement est le meilleur?

MESSIEURS,

Nous considérerons comme établie la convenance d'une coopération de l'industrie privée à la confection des voies de communication. Un concours doit être ouvert entre l'État et elle. Cette concurrence entre le gouvernement et les compagnies doit être toute de bons procédés. Le gouvernement, qui est la plus grande force sociale, doit, dans ses rapports avec les compagnies, se montrer, comme il appartient aux forts, bienveillant et même généreux. Par l'accueil fait à leurs réclamations, par le caractère de la surveillance qu'il exercera sur elles, par l'attitude

qu'il prendra vis-à-vis d'elles, chaque fois qu'il aura à s'occuper de leurs affaires, il devra leur témoigner son bon vouloir. En France, par exemple, le conseil-général des ponts et chaussées procédera avec promptitude à l'examen des plans de travaux qui lui seront soumis, et il s'efforcera ainsi d'épargner aux compagnies un temps précieux. Il évitera de même de leur prescrire aucune construction dispendieuse dont la necessité ne serait pas bien démontrée. En réglementant les compagnies, l'administration songera à accroître plutôt qu'à restreindre leurs bénéfices, sous la réserve, bien entendu, de l'intérêt légitime du public et de sa sécurité. Elle ne les tiendra pas en état de perpétuelle suspicion, sous prétexte des abus qui sont possibles de leur part; elle apportera dans ses rapports avec elles la conviction de leur moralité; et, Messieurs, le moyen le plus sûr de rendre les hommes honnêtes, c'est de les traiter comme tels.

Mais ces encouragements moraux ne sauraient suffire à un grand nombre d'entreprises; à celles qui sont vastes, il faut plus que de bons procédés. A leur égard presque toujours la bienveillance a besoin de se traduire en écus. Nous examinerons donc ici la question des encouragements matériels que les associations attendent de l'administration publique; et d'abord passons rapidement en revue ce que les gouvernements des divers pays ont fait sous ce rapport.

Une forme d'encouragement qui a été appliquée dans plusieurs pays, et en particulier aux États-Unis sur une grande échelle, est celle qui consiste à affranchir des droits de douanes certaines matières premiè-

res, destinées à être employées par les compagnies de travaux publics, notamment par celles de chemins de fer. Aux États-Unis, jusqu'à ces derniers temps, les rails de fabrication anglaise, destinés à la construction de ces chemins sont entrés en franchise. Le droit d'entrée sur les fers, il y a huit ans, lorsque je parcourais cette contrée, était d'environ 160 francs par 1,000 kilogrammes. L'exemption de cette taxe représente une immunité assez considérable. Pour un chemin à deux voies, par exemple, qui, accessoires compris, n'exige pas moins de 150 kilog. par mètre courant (1), au taux du tarif français, une exemption semblable donnerait une économie d'environ 30,000 fr. par kilomètre. Tel chemin de fer américain que je pourrais citer, exécuté à une seule voie, il est vrai, n'a coûté que le double.

En France on n'a pas jugé à propos d'imiter cette disposition. Mais si l'État lui-même, comme on l'a vu dans ces derniers temps, s'astreint à acheter aux producteurs nationaux des rails que l'Angleterre lui fournirait à beaucoup meilleur marché, et si, à plus forte raison, il empêche les compagnies de jouir du bénéfice du bon marché que leur offriraient les forges anglaises, il n'en témoigne pas moins, par l'octroi de diverses immunités, sa bienveillance aux compagnies. Ainsi l'impôt général du dixième sur le prix des places, dans les voitures publiques, a été réduit des deux tiers environ en ce qui les concerne, et les lois qui autorisent les divers chemins de fer ont presque complétement supprimé les droits d'enregistrement

(1) Le gouvernement des États-Unis, par sa nouvelle loi de douanes de 1842, a retiré aux compagnies cette faveur dont elles avaient jusque-là profité largement.

en faveur des associations qui les entreprennent (1).

Les gouvernements ont adopté d'autres encouragements plus efficaces encore, consistant à donner de l'argent ou des garanties à l'aide desquelles il devenait facile d'en trouver.

Je vous ai déjà entretenus des avances que le gouvernement anglais a faites, par l'intermédiaire de la commission des prêts de l'Échiquier, à des compagnies de travaux publics.

Chez nous, depuis 1830, le gouvernement a plusieurs fois assisté financièrement les compagnies. Le plus habituellement il leur a prêté de l'argent à un taux d'intérêt modique, moindre que celui que les capitalistes auraient exigé d'elles, en supposant qu'elles eussent trouvé crédit chez des capitalistes. Le chemin de Versailles (rive gauche) a reçu 5 millions, et celui d'Alais 6 millions, à 4 pour 100; celui de Rouen en a eu 14 à 3 pour 100, et il a été d'ailleurs entendu que le remboursement de ce capital ne lui serait réclamé que par trentièmes. La compagnie de Bâle à Strasbourg a obtenu un prêt de 12 millions à 3 pour 100, avec cette clause libérale que le gouvernement ne percevrait l'intérêt de sa créance que dans le cas où les actionnaires eux-mêmes auraient touché un revenu de 4 pour 100, et l'amortissement est plus lent encore que pour la ligne de Rouen. La compagnie de Rouen au Havre a reçu : 1° une subvention gratuite de 8 millions, et 2° un prêt de 10 millions à 3 pour 100; le gouvernement ne réclamera l'intérêt de ce prêt que trois ans après l'époque déterminée pour l'achèvement des travaux. Indépendamment des 14

(1) Le droit proportionnel qui représente 6 et demi pour 100 a été réduit au droit fixe de 1 fr.

millions fournis à la compagnie de Paris à Rouen, le gouvernement s'est engagé à lui en donner 4, dans le cas où le chemin de fer de Rouen au Havre serait voté (1); cette hypothèse s'étant réalisée, le total de la subvention se trouve porté pour elle, comme pour la compagnie du Havre, à 18 millions. Ainsi l'État aura avancé 36 millions à cette ligne de Paris à la mer qui en coûtera 100 environ.

Un autre mode d'assistance financière a été employé par le gouvernement français, c'est la garantie d'un minimum d'intérêt; il l'a été envers la compagnie de Paris à Orléans, à laquelle on a garanti un minimum de revenu de 4 pour 100 pendant quarante-six ans. Prochainement je m'étendrai davantage sur ce mode qui me paraît devoir, autant que possible, être préféré à tous les autres, surtout dans l'intérêt de l'État.

Les gouvernements allemands ont également fourni assistance aux compagnies. Le dernier roi de Prusse, Guillaume III, par un article de son testament qu'une pensée politique avait dicté, a légué un million de thalers (3 millions 750,000 francs) à la compagnie, quelle qu'elle fût, qui rattacherait par un chemin de fer la capitale du royaume à la vallée du Rhin. Le chemin de fer qui joint Berlin à Leipsick a reçu du gouvernement prussien une subvention modique. Un autre chemin, d'une grande importance, doit unir Leipsick à Nuremberg, à Augsbourg et à Munich; le gouvernement bavarois, d'accord avec les autres gouvernements dont cette voie nouvelle traversera le territoire, a accordé à la compagnie qui

(1) Pour alléger la somme que la compagnie aurait à fournir dans ce cas pour la traversée dispendieuse de la ville de Rouen.

l'exécute un secours qui équivaut à peu près à une garantie d'intérêt, sous quelques réserves. Néanmoins, généralement dans l'Allemagne du Nord, les faveurs accordées aux compagnies sont médiocres et on leur impose des charges assez lourdes (1).

Le gouvernement autrichien a employé à l'égard de la compagnie du chemin de fer de Milan à Venise, en ce moment en état avancé de construction, un mode d'encouragement qu'on ne retrouve nulle autre part. La compagnie, après l'achèvement des travaux, aura deux années pour expérimenter la ligne et s'éclairer sur les profits à en attendre; et à l'expiration de ces deux années, elle fera savoir au gouvernement si elle entend ou non la conserver. Dans le cas de la négative, le gouvernement acquerra le chemin de fer et le payera au moyen d'obligations à 4 pour 100 au pair, égales en capital à la dépense de la compagnie.

Le gouvernement russe a accordé une garantie de 4 pour 100 d'intérêt à la compagnie qui exécute en ce moment le chemin de fer de Varsovie à la frontière d'Autriche.

L'Union américaine mérite une attention particulière en matière de travaux publics. Composée de vingt-six États souverains, indépendants, elle représente par cela même une extrême variété de modes

(1) En Prusse, où sont la plupart des chemins de fer de l'Allemagne du Nord, les compagnies sont astreintes à transporter gratis le chargement d'un certain nombre de voitures à chaque convoi. Heureusement l'État fait peu usage de ce droit. En Saxe, le gouvernement s'est réservé seulement une remise de 25 pour 100 sur les transports qu'il ferait opérer par les compagnies pour le compte du public, en sa qualité de messagiste général; car, jusqu'à l'époque où les chemins de fer ont été introduits en Allemagne, les gouvernements y avaient le monopole des messageries.

d'encouragement. Je vais indiquer les principaux.

Dans les États du Nord, qui sont ceux où le gouvernement et les particuliers ont déployé le plus d'activité en faveur des voies de communication perfectionnées, on a fréquemment eu recours à ce que les Américains appellent *le prêt du crédit de l'État*. Voici en quoi il consiste : L'État remet des titres de rente aux compagnies, qui les négocient à sa place, et il reste chargé d'en servir les intérêts, à défaut des compagnies, en se réservant de se faire rembourser par elles de tout ce qu'il aurait avancé ainsi. C'est un prêt, en définitive ; et il eût été tout aussi simple que les gouvernements fissent eux-mêmes la négociation des titres de rente, et en prêtassent aux compagnies le montant en argent, moyennant intérêt, sauf à se faire délivrer une hypothèque sur le canal ou sur le chemin, ainsi qu'ils le pratiquent déjà.

Cette forme de secours a été particulièrement employée dans l'État de Massachussetts, un des plus éclairés et des plus riches de l'Union, bien qu'il ne compte que 750,000 habitants (1). Le chemin de fer, qui met Boston, capitale de cet État, en communication avec les régions lointaines de l'Ouest, a coûté en tout 31 millions. Le gouvernement a prêté son crédit à cette entreprise, pour une somme de 21,333,000 francs; il y a en outre souscrit comme simple actionnaire pour une autre somme de 5,333,000 francs ; de sorte que le total de ses avances a été d'environ 27 millions sur 31. C'est à peu près comme s'il l'eût exécuté lui-même. De tous les chemins de fer du Massachussetts, je ne cite que celui-là ; mais tous les autres

(1) La population, officiellement constatée par le recensement de 1840, est de 737,699.

ont plus ou moins participé au prêt du crédit de l'État.

L'État de New-York, le premier de la confédération sous tous les rapports, s'est chargé lui-même de la plupart des travaux publics qui ont été exécutés sur son territoire. Néanmoins, il a concédé plusieurs lignes à des compagnies, particulièrement des chemins de fer, et il a encouragé les associations en leur prêtant son crédit. Les secours qu'il a donnés sous cette forme, représentent 30 millions de francs. Un peu plus de la moitié de cette somme, 16 millions, a été affectée au chemin de fer qui doit relier New-York aux grands lacs du haut de la vallée du Saint-Laurent, qui forment la Méditerranée américaine, et sont déjà le centre d'un grand commerce. L'État de New-York a jugé à propos d'ouvrir, entre sa métropole et les grands lacs, une communication autre que celle du canal Érié qu'il possède déjà depuis 1825, et il a dû accorder à l'entreprise un encouragement, qui est d'ailleurs très-modique, relativement à la longueur du parcours (718 kilom.) (1).

L'État de Pensylvanie, qui ne se pique pas, en général, de beaucoup d'unité dans ses actes législatifs, a employé des modes d'encouragements très-divers : la garantie d'un minimum d'intérêt, la prise d'actions, le prêt de son crédit, un privilége des loteries enfin. D'autres États ont de même autorisé des compagnies à ouvrir des loteries, dont celles-ci s'engageaient à consacrer les bénéfices à l'exécution de leurs lignes. En 1833, la loterie ayant été abolie dans la Pensylvanie, les compagnies en petit nombre, auxquelles cette prérogative avait été accordée, se jugèrent dé-

(1) Les travaux y sont maintenant suspendus.

possédées, et elles furent indemnisées par quelques souscriptions du gouvernement ; c'est ce qui est arrivé notamment à celle du canal important de l'Union.

Dans les États du Midi, et c'est dans ceux-là, ainsi que je vous l'ai dit (1), que les compagnies ont déployé le plus d'activité, non cependant sans une forte assistance financière du gouvernement, la forme la plus usuelle a été celle des souscriptions ; le gouvernement prend des actions comme un simple particulier. Ce mode a été appliqué à deux très-grandes lignes ; je veux parler d'un canal et d'un chemin de fer, qui, de la partie du littoral de l'Atlantique où sont situés Baltimore et Washington, vont ou doivent aller à travers la chaîne des Alléghanys, par la vallée du Potomac, rejoindre la vallée de l'Ohio. Le canal (2) a reçu de l'État de Maryland, dont il parcourt le territoire, des prêts considérables, et de plus des souscriptions non moins étendues, mais avec des réserves, il faut le dire, passablement léonines. A l'égard du chemin de fer, le concours du Maryland a eu lieu au moyen d'une souscription très-forte. Ces deux mêmes grandes entreprises ont été aussi l'objet de grosses souscriptions de la part d'autres États, et on doit réellement les considérer comme les œuvres des États, plutôt que comme des entreprises de l'industrie privée.

Il est admis en usage, dans l'État de Virginie, que

(1) Page 97.

(2) La longueur du canal de la Chesapeake à l'Ohio sera de 550 kilom. Il est à peu près exécuté sur 300 kilom., qui auront coûté 90 millions de francs.

Le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio aura 543 kilom. Il est achevé sur 290, avec une dépense de 36 millions.

toute entreprise sérieuse a droit, de la part du gouvernement, à une souscription égale aux deux cinquièmes du capital social; c'est un appui très-efficace, un généreux concours. Une ligne d'une importance vitale, qui rattachera la capitale de l'État à la vallée de l'Ohio, vers laquelle convergent toujours les principales entreprises des États voisins du littoral, a même obtenu une souscription des trois cinquièmes (1).

Ce système de la prise d'actions par l'État prédomine dans la Caroline du Sud, et dans les autres États méridionaux. On en retrouve aussi quelques exemples dans les États de l'Ouest; dans l'Ohio, où le gouvernement a presque tout exécuté lui-même, une ou deux compagnies ont reçu une souscription du tiers de leur capital.

Cette même forme d'assistance a pris faveur dans toute l'Amérique du Nord, et le Canada l'a adoptée. C'est le genre de secours qui a été donné, dans ce pays, à un canal très-intéressant qui tourne les chutes du Niagara (le canal Welland); dès l'origine, la province du Haut-Canada s'était rangée parmi les souscripteurs pour une somme assez forte, eu égard à ses ressources (1,227,000 fr.); elle avait aussi fourni des fonds à titre de prêt (2,133,000 fr.). Le Bas-Canada avait souscrit aussi, et le gouvernement britannique lui-même avait prêté une somme assez considérable à la compagnie concessionnaire. Plus tard, celle-ci se trouvant dans l'impossibilité d'em-

(1) Cette ligne se composera 1° d'un canal, très-avancé maintenant, qui suit la vallée du James-River jusqu'au pied des montagnes; 2° d'un chemin de fer qui franchira la crête des Alleghanys, et 3° du cours du Kanawha perfectionné. Elle aura, jusqu'au Kanawha, environ 650 kilom.

prunter les fonds nécessaires au perfectionnement ou à la restauration de son canal, la législature du Haut-Canada, s'exécutant de bonne grâce, convertit ses avances antérieures en souscription pure et simple, et contribua par une nouvelle souscription. Cette fois encore, c'est donc une exécution par l'État peu déguisée.

Vous le voyez donc, Messieurs, dans tous les pays où s'exécutent beaucoup de travaux publics, non seulement l'État se charge lui-même d'une partie de ces travaux, mais il assiste financièrement les compagnies qui entreprennent les autres. En Angleterre, où l'État a conservé sous ce rapport une position unique, l'action directe de l'État et son appui matériel n'ont pas été sans se manifester. Il nous reste à examiner quel est de tous les modes d'assistance financière que l'État peut employer, le plus efficace et le plus digne d'être recommandé pour le plus grand nombre des cas.

HUITIÈME LEÇON.

Système de la garantie d'un minimum d'intérêt.

SOMMAIRE. — La garantie d'un minimum d'intérêt est le mode d'encouragement qu'il faut le plus recommander. — En quoi cette garantie consiste. — Comparaison de ce système avec celui d'une subvention en argent; il fait courir beaucoup moins de risques à l'État. — Dans l'hypothèse d'un vaste ensemble de travaux publics, même en prenant les choses au pis, il est très-profitable au pays et au Trésor public ; la somme annuelle payée aux compagnies par l'État, à titre d'intérêts, est plus que compensée par l'économie annuelle opérée au profit des citoyens sur les frais de transport, et par l'accroissement des recettes publiques; rapidité de cet accroissement depuis 1830, due en grande partie aux travaux que le gouvernement a fait exécuter. — La garantie d'un minimum d'intérêt n'expose l'État à se mettre en frais qu'après l'achèvement de l'entreprise, quand elle commence à rapporter aux contribuables et au Trésor. — Ce système contribuerait puissamment au développement de la fortune mobilière; différence entre l'agiotage et la spéculation, sous le rapport de la moralité; la garantie d'un minimum d'intérêt n'encourage que la spéculation légitime; par un mélange heureux du certain et de l'aléatoire, elle attire les capitaux; exemple de l'emprunt de la ville de Paris; observation sur l'abus des placements fonciers en France. — La garantie n'est pas moins avantageuse aux entreprises qu'à l'État lui-même. — Elle est en harmonie avec la distribution de la richesse, telle que l'offre aujourd'hui la France, et telle que paraissent devoir l'offrir bientôt la plupart des peuples civilisés. — Par elle, le puissant levier du crédit pourrait être appliqué en grand aux œuvres de la paix ; avantage politique et social du crédit public envisagé de ce point de vue.

MESSIEURS,

Je me propose de démontrer aujourd'hui, que, de tous les modes d'encouragement employés par les gouvernements en faveur des entreprises de communication, il n'en est pas un qui, dans la plupart des cas, présente autant d'avantages que la garantie d'un minimum d'intérêt, que ce système est le plus efficace pour faire exécuter, aux moindres frais possibles de la part de l'État, une grande masse de travaux par l'industrie privée. En France, il a été appliqué une fois, une seule, je le dis à regret; c'est à l'égard du che-

min de fer d'Orléans. J'en exposerai les principales clauses tout à l'heure d'après cet exemple.

Le président du conseil d'administration de la compagnie d'Orléans, M. Bartholony, justement frappé des avantages économiques et politiques de ce mode d'encouragement en faveur des compagnies, s'est vivement emparé de cette idée (1), et il l'a développée dans plusieurs écrits qui ont été justement remarqués (2). En 1838, peu après avoir obtenu sa concession, la compagnie du chemin de fer d'Orléans sentit le besoin de l'assistance du gouvernement. D'après les avis de M. Bartholony et par son organe, elle le sollicita sous la forme de garantie d'un minimum d'intérêt, et elle l'obtint en effet. En conséquence, dans tous les cas, les actionnaires toucheront un dividende de 4 pour 100, quoi qu'il arrive, lors même que le chemin d'Orléans ne produirait aucun revenu net. En cas d'insuffisance, le gouvernement y suppléera. Sur le revenu de 4 pour 100 garanti aux actionnaires, 3 représentent l'intérêt du capital. Le minimum d'intérêt garanti est seulement 3 pour 100. Le complément de 1 pour 100 est destiné à opérer l'amortissement du capital. Un versement annuel de 1 pour 100 amortissant un capital au bout de quarante-six ans, en composant les intérêts au taux de 3 pour 100, la compagnie, une fois le terme de quarante-six ans échu, sera censée être rentrée dans ses

(1) Elle avait été indiquée dans quelques publications et particulièrement dans les *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics de France*, par MM. Lamé, Clapeyron, Stéphane et Eugène Flachat (1832).

(2) Notamment dans deux brochures intitulées : *Du meilleur système à suivre pour l'exécution des travaux publics*, et *Appendice au meilleur système*, etc.

fonds, et la garantie de l'État cessera, quoique la concession soit de quatre-vingt-dix-neuf ans. A la faveur d'un artifice de rédaction dont tout le monde connaissait la portée au moment du vote, l'intérêt et l'amortissement s'élevant ensemble à 4 pour 100 ont été garantis sur le capital qui devait être réellement requis pour l'établissement du chemin, capital dont l'évaluation était nécessairement incertaine alors (1).

L'État sera réputé créancier de la compagnie pour tous les versements qu'il aura ainsi effectués, en ce sens que, toutes les fois que le revenu net d'une année dépasserait 4 pour 100, le surplus serait employé à rembourser au trésor la portion des dividendes antérieurs qui aurait été fournie par lui. Enfin on a accordé à la compagnie la faculté de faire, aux dépens de son capital, pendant l'exécution des travaux, le service des intérêts; ainsi avant que le chemin de fer ait pu rapporter un centime, et dès l'origine, les actionnaires ont reçu à l'expiration de chaque année 4 pour 100 sur leurs versements. Le montant des intérêts servis de la sorte grossit d'autant le capital sur lequel le minimum est garanti. Telle est en substance la garantie d'un minimum d'intérêt, telle qu'elle a été convenue à l'égard de la compagnie d'Orléans (2).

(1) On estimait alors la dépense à 40 millions. Elle a été de 50.

(2) La garantie d'un minimum d'intérêt de 4 pour 100 accordé par le gouvernement russe à la compagnie du chemin de fer de Varsovie à la frontière autrichienne offre quelques dispositions différentes.

La garantie porte sur un capital déterminé de 21,000,000 de florins de Pologne, ou de 500,000 liv. sterling (12,500,000 fr.), réparti en 5,000 actions de capital.

La durée de la garantie est indéfinie. Un fonds de réserve doit être créé au

Le système qui se présente le plus naturellement en regard de celui-là, est celui qui consiste à accorder aux compagnies des subventions, c'est-à-dire des sommes qui leur sont remises purement et simplement, afin de diminuer leur apport. Comparons-les l'un à l'autre, et afin que cette comparaison porte sur des termes précis, prenons un exemple en quelque sorte historique, celui du chemin de fer du Nord ou de Paris à Londres et à Bruxelles, au sujet duquel les deux systèmes se sont trouvés, il y a quelques années, en présence. En 1835 et 1837, deux compagnies sollicitèrent simultanément la concession de ce chemin, chacune sous la condition de l'un de ces encouragements. M. Bartholony, allié à d'autres capitalistes, demandait l'application du système de la garantie d'un minimum d'intérêt. M. Cockerill, manufacturier, renommé pour sa capacité et pour l'étendue de ses entreprises, demandait une subvention de 20 millions de francs. L'administration française, qui avait repoussé le système de la garantie d'un minimum d'intérêt, crut devoir adopter la proposition de M. Cockerill. Il n'y fut cependant pas donné suite, les Chambres ayant rejeté le projet de loi. Essayons de mesurer les chances diverses que courait l'État dans l'une et l'autre hypothèse. Évaluons les dé-

maximum de 8 pour 100 du capital. Il se formera au moyen d'un prélèvement d'un dixième sur les bénéfices au delà de 4 pour 100.

Un fonds d'amortissement sera institué de même au moyen de l'excédant jusqu'à concurrence du 3 pour 100 du capital, lorsque le dividende sera de plus de 10 pour 100, non-seulement des actions de capital, mais d'actions supplémentaires ou d'industrie au nombre de 200. Quand ce fonds d'amortissement aura éteint le capital, le chemin sera acquis au domaine public, et par conséquent alors la garantie d'intérêt cessera.

boursés certains ou probables de l'État dans les deux cas, en nous transportant par la pensée à l'époque où la garantie d'un minimum d'intérêt eût expiré, c'est-à-dire à quarante-six ans en avant, et en capitalisant les sommes versées par l'État, dans l'une et l'autre hypothèse, avec les intérêts, à partir du moment des versements jusqu'alors, à un taux uniforme, celui de 4 1/2 pour 100, par exemple (1). La seule manière de rendre le parallèle exact consiste à rapporter ainsi à un même instant, pris soit en avant, soit en arrière, les sacrifices imposés à l'État par l'un et par l'autre système. Et l'époque qu'il est le plus naturel de choisir est celle où le sacrifice serait entièrement consommé avec celle des deux combinaisons qui peut le prolonger le plus. Au surplus, quelle que soit l'époque choisie, le résultat comparatif auquel conduit le calcul est toujours le même; l'arithmétique est une dans ses arrêts.

Dans le système de la subvention, l'État faisait, avons-nous dit, un sacrifice de 20 millions pour l'exécution d'une ligne, dont on évaluait alors la dépense à 80. Si l'on recherche ce que la somme de 20 millions, remise à la compagnie au début de ses travaux, fût devenue au bout de quarante-six ans, en admettant qu'on l'eût fait valoir au taux de 4 et demi pour 100 l'an, on trouve, par un calcul aisé à vérifier, que la puissance de l'intérêt composé l'eût fait monter à 180,650,000 fr. Tel est donc le chiffre compara-

(1) C'est le taux qu'avait choisi M. Bartholony, dans ses calculs détaillés (voir son écrit *Du meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics.*) Le taux de 4 pour 100 serait plus conforme à la situation actuelle du marché des capitaux, mais la conclusion finale est la même avec l'un et avec l'autre de ces taux.

tif par lequel eût été représentée l'avance du gouvernement dans cette hypothèse.

Recherchons maintenant quel eût été, à la même époque, le montant des déboursés auxquels l'État eût pu être entraîné par l'effet de la garantie, en capitalisant de même les intérêts composés à partir des versements. Ce chiffre comporte des évaluations très-diverses, puisque la quotité des sommes que l'État eût dû fournir en vertu de son engagement, est une inconnue impossible à apprécier avec certitude. Dans l'opinion des hommes les mieux informés, la contribution que l'État se fût obligé ainsi à fournir eût été positivement nulle. Tout annonce en effet que le chemin du Nord sera une ligne productive ; il traverse un pays riche, peuplé, industrieux, où s'opère un grand mouvement d'hommes et de marchandises ; les revenus eussent donc, selon toute apparence, atteint, et peut-être dépassé le taux de 4 pour 100. Si cette hypothèse est fondée comme elle paraît l'être, les deux termes à comparer seraient donc d'un côté 180 millions, et de l'autre, zéro ; ce qui donne à la garantie d'intérêt tout avantage.

Supposons que, pendant toute la durée de la garantie, le chemin de fer n'eût rendu que 3 pour 100 ; dans ce cas, l'État eût été tenu de payer annuellement 1 pour 100 d'intérêt. La somme qui représenterait la totalité de ses déboursés avec les intérêts capitalisés au taux de 4 et demi pour 100, depuis les époques successives de leurs versements annuels jusqu'au terme de quarante-six ans, à partir de la concession, serait de 116 millions, soit de 64 millions moindre que le sacrifice de 180 millions qui correspond à l'autre système. Si le chemin ne rendait que 2 et

demi, l'avantage resterait encore du côté de la garantie d'intérêt; seulement il serait limité à une somme de 5,440,000 francs.

Il en serait autrement, si le produit n'était jamais que de 2 pour 100 durant les quarante-six années; alors les versements de l'État, rapportés au terme déjà indiqué de quarante-six ans en avant, équivaudraient finalement, avec les intérêts capitalisés, à une somme supérieure de 53,107,000 aux 180 millions, valeur définitive de la subvention. Mais cette hypothèse est tout à fait inadmissible. Il s'exploite aujourd'hui dans le monde assez de chemins de fer, pour que les hommes spéciaux puissent, au moins avec une grossière approximation, se rendre compte du revenu qu'on a droit d'attendre d'une ligne convenablement située. Or, l'hypothèse que le chemin du Nord ne rendrait que 2 pour 100 pendant quarante-six années consécutives, est de celles que pas un homme d'expérience ne voudra admettre. On s'accorde assez généralement à reconnaître que, convenablement administré, il produirait au delà de 4. En mettant les choses au pis, ce qui pourrait arriver serait que, pendant un premier intervalle de trois ou quatre années, le bénéfice réduit extraordinairement par les tâtonnements, les fausses manœuvres et les bévues inévitables dans toute nouvelle entreprise, restât un peu au-dessous de 4 pour 100, et l'État serait ainsi astreint, durant ce court espace de temps, à une certaine contribution pour compléter le dividende garanti. Mais, moyennant le droit de reprise, tel qu'il a été réservé à l'État envers la compagnie d'Orléans, sur tous les exercices subséquents dont le revenu net dépasserait 4 pour 100, ce n'eût été qu'une avance qui eût été

bientôt recouvrée ; car l'expérience atteste que , d'année en année , les revenus des chemins de fer, en tout pays , s'accroissent avec rapidité , et on ne recommence pas indéfiniment les écoles des premiers jours. Ainsi , pour le chemin de fer du Nord et pour tous les chemins qui eussent eu quelque analogie avec celui-ci, on peut affirmer qu'avec l'application du système de la garantie d'un minimum d'intérêt , l'État n'eût pas tardé à rentrer dans les faibles versements qui auraient pu être réclamés de lui pendant les premières années, La supériorité de la garantie d'intérêt sur la subvention est flagrante pour des cas pareils.

Faisons maintenant une supposition moins spéciale, aussi générale que possible, et voyons si alors ce système conserve ses avantages.

Supposons donc un gouvernement jaloux de s'affermir et de s'enraciner sur le sol où il est établi ; que la grandeur d'une bienfaisante paix séduit plus que la terrible majesté de la guerre, et qui cherche à conquérir l'admiration et le respect des peuples , en s'entourant, non de l'éclat de sanglantes victoires , mais de l'auréole radieuse des arts utiles et des œuvres fécondes. Admettons que le gouvernement abstrait dont je parle , indépendamment des travaux qu'il exécuterait par lui-même, en confiât successivement aux compagnies pour la somme énorme de 2 milliards.

Cela posé , faisons toutes les concessions imaginables aux adversaires de la garantie d'un minimum d'intérêt. Accordons que, dans ce vaste ensemble de travaux , les compagnies, très-souvent mal inspirées et inintelligentes , en aient choisi une grande quantité qui ne dussent point être profitables ; que les pouvoirs publics, peu soucieux des deniers

des contribuables, aient prodigué la garantie de l'État à des entreprises qui ne pouvaient point être fructueuses pour leurs actionnaires. Faisons abstraction de l'influence vivifiante qu'exercent inévitablement les différentes parties d'un même réseau de communication les unes sur les autres, et de l'activité de circulation qu'elles s'impriment réciproquement ; ne tenons compte qu'à demi de l'impatience que témoignent universellement les populations de parvenir au bien-être par le travail, et de l'empressement avec lequel on les voit partout mettre à profit toutes les occasions et toutes les facilités qui peuvent leur être offertes, particulièrement celles qui résultent des voies de communication économiques ou rapides, élargissant les débouchés, agrandissant les marchés. En conséquence de toutes ces suppositions désavantageuses et fort gratuites assurément, nous admettrons que sur les deux milliards de travaux exécutés par des compagnies, dans un grand pays tel que serait la France, en quinze ou vingt ans, le gouvernement ayant de son côté dépensé pour la même destination une somme à peu près égale, la moitié seulement rapporte le modique intérêt de 4 pour 100, et que l'autre moitié ne donne aucun produit net, et cela, non pour une année ni pour dix, mais pour les quarante-six années assignées à la durée de la garantie ; dans de pareilles conditions que certes on ne pourra nous accuser d'avoir choisies dans le but de préconiser à tort et à travers le système de la garantie d'un minimum d'intérêt, essayons de mesurer les charges qui pèseraient sur le gouvernement.

Ces charges consistent à payer pendant quarante-six ans, 4 pour 100 de la somme d'un milliard, c'est-à-dire

40 millions. Mais cette dépense annuelle de 40 millions, l'État ne la retrouvera-t-il pas et au delà, à la faveur des voies de communication ainsi établies et de plusieurs manières?

D'abord les citoyens, dont il ne faut pas séparer la cause de celle de l'État, retireront un grand profit des canaux et des chemins de fer ainsi ouverts. Le roulage occasionne à la France une dépense annuelle de 600 millions; cette somme ne figure pas au budget de l'État, mais nous ne l'en payons pas moins. Avec des voies de communication perfectionnées, nous ferons peut-être sur cette dépense une économie des deux tiers; cavons au plus bas et disons un tiers seulement, ou 200 millions. L'État payera donc 40 millions, pour affranchir les particuliers d'une dépense de 200; serait-ce là une si mauvaise affaire pour le pays?

L'État lui-même trouvera, par l'accroissement des recettes publiques, un revenu supplémentaire supérieur aux 40 millions qu'il devra solder. Le témoignage des faits est formel à cet égard. En premier lieu, il est constant que, toutes les fois que de grands travaux s'exécutent, la consommation des entrepreneurs et des ouvriers accroît les recettes, et que l'impôt fait rentrer dans les caisses publiques une partie des sommes ainsi dépensées. Pour la ville de Paris en particulier, j'ai entendu faire cette remarque par des personnes bien instruites, que, quand elle dépense 5 millions en travaux publics, ses recettes augmentent d'un million. Durant l'exécution du vaste ensemble de communications entrepris par les compagnies que nous supposions tout à l'heure, l'État percevrait donc sans bourse délier le dixième, ou

peut-être une fraction plus forte, des deux milliards fournis par les compagnies. Ce serait autant à déduire de ses déboursés futurs.

Secondement, une fois les nouvelles voies de communication établies, à la faveur des facilités nouvelles ainsi offertes au public, les transactions deviendraient plus nombreuses et plus actives. Or, vous ne l'ignorez pas, toutes les transactions rapportent au trésor par des voies diverses et multipliées. On ne doit pas craindre de dire que l'augmentation du revenu ainsi causée par l'extension des affaires, en l'estimant au minimum, dépasserait bientôt les 40 millions réclamés tout à l'heure.

On peut, à ce sujet, citer des faits convaincants; et je les choisirai dans ceux qui nous touchent, que vous pouvez voir et palper.

Si l'on vous demandait quelle est, au point de vue de l'économie politique, la différence la plus saillante entre le gouvernement actuel de la France et les gouvernements qui l'ont précédé, vous répondriez sans doute qu'il se distingue de ses devanciers par la masse des travaux publics qu'il fait exécuter. Il est de fait que le budget des travaux publics à la charge de l'État a triplé depuis 1830. Les départements rivalisent de zèle et d'efforts avec le gouvernement central, et ils grossissent leurs budgets dans le même rapport pour la même destination. L'accroissement des recettes publiques, depuis qu'on se livre à ces constructions, surpasse de beaucoup le résultat similaire des époques antérieures. Le signal des grands travaux qui illustreront le règne du roi Louis-Philippe, fut donné par la loi dite des cent millions, qui fut votée en 1833. L'effet de cette loi commença à se faire sentir en

1835. Si, de cette dernière année à 1843, vous examinez les comptes de M. le Ministre des finances, vous verrez que l'accroissement annuel moyen des recettes est de près de 25 millions, c'est-à-dire que chaque année l'impôt, sans aggravation de taxes, par la seule influence de la multiplicité croissante des transactions et du progrès de la consommation, rend 25 millions de plus. Plus nous allons, plus ce résultat est sensible. Les excédants de recettes réelles sur les prévisions ont été en 1842 de 77 millions. Si nous devions en juger par les magnifiques espérances que donnent les premiers mois de l'exercice de 1843, nous irions cette année au delà de 50. Et pourtant, que la somme dépensée depuis 1830 pour les travaux publics extraordinaires est moindre que celle que je supposais tout à l'heure de deux milliards, en quinze ou vingt ans, pour le contingent des seules compagnies, et de pareille somme à y consacrer par l'État !

Tenons donc pour établi que, dans cette hypothèse d'une entreprise de deux milliards de travaux par les compagnies, la garantie d'un minimum d'intérêt ne procurerait à l'État que des bénéfices.

Je suis loin cependant de vous avoir exposé tous les avantages de cette forme d'encouragement. Avec tous les autres systèmes qui se résolvent finalement en une subvention préalable, l'État se met en avances ; il doit verser les sommes qu'il a promises à chaque entreprise, avant que la ligne de communication ait été ouverte au public ; car c'est pour la construction même de cette ligne qu'il apporte son concours à la compagnie. Avec la garantie d'intérêt, rien de semblable ; jusqu'à ce que la voie ait été achevée et livrée à la circulation, jusqu'à ce

qu'elle ait commencé à enrichir le pays et à grossir indirectement par l'impôt les ressources du Trésor, l'État n'a pas un centime à payer. C'est là un titre de préférence bien réel, et de nature à être particulièrement apprécié par M. le Ministre des finances.

Le système de la garantie d'un minimum d'intérêt répond d'ailleurs aux nécessités de la constitution économique de la société française.

L'organisation économique de la France présente, il faut le dire, entre autres imperfections, une lacune fâcheuse. La fortune mobilière est peu ou mal constituée chez nous ; notre richesse est essentiellement territoriale, et notre capital existe généralement à l'état de propriétés foncières. Hors de là, il n'y a guère pour un capital que deux formes à revêtir : les titre de rentes sur l'État, dont la quantité ne suit pas forcément la progression de la richesse publique, et les prêts hypothécaires qui ont pour objet d'assister l'agriculture, et qui en réalité la ruinent.

Lorsqu'un capital supplémentaire a été créé par l'épargne, il cherche un placement territorial. Les capitaux ainsi formés étant par petites masses, de là provient un morcellement du sol qui, amenant, dans l'état actuel des choses, le morcellement du travail, est contraire à un bon aménagement du sol. Abstraction faite de cet inconvénient, grave pourtant aux yeux des meilleurs juges, il semble que ce penchant des capitaux pour la terre, au fur et à mesure de leur apparition, soit profitable sans réserve à l'agriculture. Il n'en est pourtant pas tout à fait ainsi. Ce qui en résulte le plus clairement, c'est l'enchérissement de la terre, et, par suite, des denrées les plus nécessaires

à la consommation publique, mais non pas au même degré et nécessairement une amélioration des procédés de culture.

L'agriculture, dans ses méthodes de travail et dans ses productions, a beaucoup de bien à attendre de la création d'un grand capital mobilier, parce que ce capital, une fois formé, profiterait, en partie, à l'industrie agricole, qui est l'exploitation du sol, et qu'il faut distinguer de la propriété de la terre. Il est facile de voir que l'adoption du système de la garantie d'un minimum d'intérêt sur une grande échelle donnerait au développement de la fortune mobilière un puissant et substantiel encouragement. Il appellerait en effet les capitaux petits ou grands vers une classe d'entreprises dont l'étendue est presque sans limites.

Ceci me conduit à vous signaler la distinction à faire entre l'agiotage et la spéculation :

On s'est beaucoup occupé de l'agiotage, dans ces dernières années ; l'agiotage est voisin de la spéculation, mais il ne doit pas être confondu avec elle ; il n'en est que l'abus. La spéculation proprement dite est légitime ; c'est le jeu qui ne l'est pas. Celui-là n'est pas un agioteur qui prendra un intérêt dans une entreprise, sous forme d'actions, même avec la pensée avouée de s'en défaire au bout de plusieurs années, lorsque, par l'effet du développement régulier des affaires, ces actions auront éprouvé une hausse. Il est un spéculateur habile ou maladroit, heureux ou malheureux, mais il reste irréprochable devant la loi et devant la morale publique.

L'agioteur est celui qui place ses capitaux sur les flots mobiles de la bourse, décidé à vendre ses

titres d'actions ou de rentes dans le plus bref délai, lorsque, par l'effet de quelque machination dont il est le complice ou le fauteur, ces titres auront éprouvé une hausse factice. Il donne ainsi à ses opérations à peu près la durée d'une partie à la roulette. A peine les a-t-il entre les mains, qu'il s'efforce de s'en dessaisir comme si cela brûlait. Celui-là seul mérite le nom de *loup cervier* prononcé, il y a quelques années, du haut de la tribune; car il vit aux dépens des dupes, il se nourrit de la crédulité publique.

Cela posé, il est facile de se convaincre que le système de la garantie d'un minimum d'intérêt favoriserait la spéculation honnête, tandis que celui de la subvention serait plutôt favorable à l'agiotage.

Le système de la subvention laisse subsister tous les éléments inconnus dans les entreprises qu'il soutient, et il n'y ajoute aucun élément certain. Il atténue la dépense, mais il ne change pas la nature des bénéfices, il ne leur donne aucune certitude. Il n'imprime donc pas aux actions de ces entreprises le cachet de sécurité qui les ferait rechercher des pères de famille; et, par conséquent, il y a lieu de craindre que les actions, avec lui, ne restent flottantes et ne servent de pâture à l'agiotage.

La garantie d'intérêt, au contraire, communique aux actions le caractère de certitude qui distingue les titres de rentes sur l'État; elle leur laisse en même temps un attrait séduisant, par la chance qui subsiste d'un bénéfice probable, en sus du minimum d'intérêt garanti. Elle flatte ainsi un sentiment indestructible dans le cœur humain, elle met en jeu un mobile éner-

gique de nos actes ; elle a pour auxiliaire le culte de ce dieu auquel les Athéniens avaient érigé un autel qui frappa l'attention de saint Paul, je veux parler de l'inconnu.

Rien n'est plus propre à attirer les capitaux que cette combinaison du certain et de l'incertain.

Pour le prouver, citons un exemple : à une époque où le crédit public, en France, était momentanément déprimé, et où le 5 pour 100 était fort au-dessous du pair, en 1831, la ville de Paris eut à contracter un emprunt de 40 millions. L'administration municipale l'émit au taux de 4 pour 100 ; mais, à cet intérêt fixe, elle eut l'idée de joindre un élément aléatoire, une prime affectée à certains numéros des titres, qui seraient désignés par des tirages successifs au sort. Grâce à cette heureuse association du positif et de l'aléatoire, du connu et de l'inconnu, l'emprunt se négocia à un taux élevé, supérieur à celui des rentes de l'État, et s'écoula avec facilité, quoique aucune ville, pas même celle de Paris, ne présente à un prêteur les mêmes sûretés que la France.

D'après cette expérience qui a été répétée avec le même succès ailleurs, on est fondé à croire que des actions auxquelles serait attachée la garantie d'un minimum d'intérêt, seraient recherchées par les hommes les plus réservés, et même par les timides. Il est permis d'espérer, par conséquent, qu'elles faciliteraient dans notre pays la création de cette fortune mobilière dont nous déplorions tout à l'heure l'absence.

Enfin, pour la France en particulier, ce mode d'encouragement présente un avantage dont vous serez

frappés, celui d'être parfaitement en harmonie avec la distribution existante de la richesse. La France, vous le savez, est parmi tous les États européens l'un de ceux où il y a relativement le plus d'aisance; mais il s'y trouve peu de grandes fortunes. La richesse pourtant n'a de grands effets et ne peut s'attaquer à de grandes entreprises que quand elle se réunit par masses. Pour les capitaux comme pour les hommes l'union fait la force. Comment donc agglomérer les petits capitaux disséminés dans notre pays? Aujourd'hui le seul centre d'attraction vers lequel les mille petits éléments de la richesse publique puissent converger, c'est l'État. Seul, l'État présentement commande la confiance. Il serait utile, il est nécessaire, pour que la richesse publique reçoive certaines destinations profitables, de créer des centres d'attraction partiels et subordonnés. Telles seraient les compagnies auxquelles l'État aurait départi le crédit dont il dispose. Le système de la garantie d'un minimum d'intérêt offre à l'État un moyen simple et infaillible de leur communiquer ce crédit.

Ce motif est particulier à la France, bien que, par la pente naturelle des choses sur laquelle il semble que le monde entier soit entraîné, il paraisse devoir, dans un assez court délai peut-être, exister pour la plupart des peuples. Car, depuis un demi-siècle, notre Occident tout entier gravite visiblement vers une organisation sociale semblable et vers la même répartition de la richesse. Mais, dès aujourd'hui, voici en faveur de la garantie d'intérêt un argument d'un grand poids, qui peut être invoqué indistinctement chez tous les peuples, quelle qu'y soit la distri-

bution de la richesse sociale, et qui doit convenir à tous les gouvernements éclairés indistinctement, quelle qu'en soit la forme.

Le système de la garantie d'intérêt doit plaire à tout gouvernement qui se propose d'employer au profit de la civilisation, d'utiliser pour le bien-être des populations, le puissant levier du crédit, dont on ne s'est servi jusqu'à ce jour que pour les œuvres de destruction.

L'histoire financière de l'Europe pendant les cinquante dernières années nous révèle un fait prodigieux, c'est qu'une seule puissance, l'Angleterre, a su, à l'aide du crédit, se procurer la somme inouïe de 16 milliards, afin de contribuer pour sa part à couvrir l'Europe entière de ruines et de sang. Ce chiffre de 16 milliards, empruntés par un seul peuple, vous donne la mesure des ressources et par conséquent des bienfaits qu'on pourrait attendre du crédit, si on se déterminait à en employer toute la puissance dans l'intérêt de la paix et des œuvres qu'elle affectionne. Ce serait un honneur infini pour un gouvernement d'avoir montré le premier l'usage merveilleux que l'on peut faire de cet instrument devenu pacifique. Ce gouvernement se rendrait maître de l'avenir chez lui; et le peuple qui, sous ses auspices, aurait donné cet exemple, tiendrait dans ses mains l'avenir du monde.

Envisagé ainsi, le système de la garantie d'un minimum d'intérêt se montre doué d'une grande efficacité politique et sociale. Il accoutumerait les populations à voir dans le gouvernement un pouvoir tutélaire, disposant d'un appui moral dans toute l'extension de ce mot, protecteur naturel et empressé

de tout vaste projet qui serait digne d'encouragement. Qui de nous ici n'a entendu parler de l'Écossais Law, auteur, il y a un siècle, de ce *système* qui échoua si tristement en occasionnant tant de désastres? Law qui, dans la pratique, se montra si impuissant, soit qu'il se laissât aller sans règle à son imagination, soit qu'il ne pût maîtriser les circonstances au milieu desquelles il était placé, était cependant un homme supérieur par l'intelligence. Il est resté de lui un mot qui se rapporte au sujet dont je vous entretiens et qui mérite d'être conservé : c'est que les gouvernements doivent *prêter le crédit au lieu de le recevoir*. A une époque où les gouvernements, vivant d'expédients, recouraient aux usuriers et empruntaient, pour ainsi dire, à la petite semaine, ce mot était bien hardi; plus d'un financier le prit pour une saillie présomptueuse d'un aventurier infatué de ses idées. De nos jours c'est devenu une vérité. Les gouvernements ont acquis aujourd'hui un crédit si étendu qu'ils sont en mesure de le distribuer, au lieu de le recevoir. Une des formes les plus heureuses et les plus fécondes sous lesquelles ils puissent remplir le rôle de dispensateurs du crédit est sans contredit la garantie d'un minimum d'intérêt pour les entreprises d'utilité publique.

NEUVIÈME LEÇON.

Examen des objections contre la garantie d'un minimum d'intérêt.

SOMMAIRE. — Le système de la garantie d'un minimum d'intérêt a échoué, il y a six ans, au sein du parlement français. — Le taux de cette garantie fixé à 4 pour 100 n'est ni trop haut ni trop bas; il suffit pour attirer les capitaux, et il oblige en même temps les compagnies à des efforts: ce n'est autre chose pour celles-ci qu'un parachute. — Examen des objections faites en 1837. — Première objection: si c'est sur le capital présumé que la garantie est établie, elle devient illusoire, dans le cas où ce capital serait excédé; d'un autre côté, sur un capital indéterminé, elle expose l'État à des déboursés indéfinis. — C'est sur ce dernier qu'elle doit porter; au moment du vote de la loi, sans doute, il est indéterminé, mais il en est de même pour tous les travaux exécutés par l'État; et le gouvernement peut imposer certaines garanties contre l'exagération des dépenses. — Deuxième objection; le minimum de 4 pour 100 à servir par l'État peut être doublé ou triplé, si l'entreprise, au lieu de donner un produit net, ne fait pas même ses frais. — L'hypothèse sur laquelle cette objection repose est tout à fait gratuite. — Les changements de tracé et les embranchements auxquels la compagnie pourrait employer son produit brut ne peuvent se faire sans la permission de l'État. — Troisième objection; si l'entreprise ne rapporte pas plus de 4 pour 100, l'intérêt de la compagnie ne sera-t-il pas de dépenser tous ses revenus, soit en traitements ou en gaspillages de toute espèce, soit, si elle est prudente, en améliorations? — Cette objection suppose que 4 pour 100, dont 1 d'amortissement, représentent un revenu suffisant comme placement industriel, ce qui n'est pas; une compagnie pourra dans telle année dépenser son revenu en améliorations; mais ces améliorations augmentent le revenu des années suivantes, sur lequel l'État sera remboursé de son avance; cela d'ailleurs aura lieu rarement, parce que la compagnie craindra, en ayant recours à la garantie, d'être mal notée dans le monde financier. — Comparaison de la garantie d'intérêt au prêt d'argent; le prêt a lieu avec ou sans privilége; dans le premier cas, il a vis-à-vis de l'État l'inconvénient de le mettre en avance, et vis-à-vis de la compagnie celui de nuire aux autres emprunts qu'elle aurait besoin de contracter; dans le second cas, l'État est beaucoup moins exposé, mais la faveur qu'il fait à la compagnie est faible, à moins qu'il ne lui fournisse une fraction considérable de son capital. — Du système de la loi française du 11 juin 1842 sur les chemins de fer; ce n'est point un mode de concession à des compagnies. — Idées utiles dans les écrits de M. Bartholony, au sujet de la garantie d'intérêt. — Des concessions temporaires: c'est une innovation particulière à la France moderne qui est favorable à la centralisation, mais qui est contraire aux sentiments de famille et à la prévoyance.

MESSIEURS,

Il y a six ans, le système de la garantie d'intérêt a été examiné au sein du parlement français, et il y a trouvé peu de faveur. Quelques-uns des orateurs les

plus éminents par leurs lumières formulèrent contre la garantie des objections qui eurent du retentissement et que la majorité accueillit. Bien des faits se sont passés depuis lors; bien des réflexions ont traversé les intelligences, et on peut penser que les répugnances de ces esprits distingués sont beaucoup moins vives, si même elles n'ont entièrement cessé. Reprenons une à une les principales objections qu'ils mirent en avant, afin de les apprécier à leur juste valeur.

Mais il est préalablement un point à éclaircir. J'ai supposé le minimum d'intérêt ou pour mieux dire de revenu, fixé à 4 pour 100, y compris 1 pour 100 d'amortissement; ce minimum équivaut ainsi à une rente de 3 pour 100 *perpétuelle*, c'est-à-dire dont le capital ne se rembourse pas par parcelles, ou, en d'autres termes, ne s'amortit pas. Pourquoi ce taux de 4 pour 100, amortissement compris, a-t-il été choisi?

C'est qu'il a l'avantage de n'être ni trop haut ni trop bas. Il est suffisant pour attirer les capitaux, en même temps qu'il est propre à tenir en haleine la vigilance des compagnies et à les forcer de ne négliger rien pour rendre l'exploitation avantageuse.

Quiconque est versé dans la connaissance des affaires le reconnaîtra, un intérêt moindre serait trop faible. Consultons en effet le cours public des rentes de l'État : il fournit d'excellentes indications au sujet du minimum d'intérêt qu'il convient de garantir en France pour les entreprises de travaux publics. Le gouvernement français a plusieurs espèces de fonds, du 3, du 4, du 4 et demi et du 5 pour 100. Un re-

venu de 4 pour 100 pendant quarante-six ans équivaut, vous venez de le voir, à du 3 pour 100 en rente perpétuelle; et le 3 pour 100 perpétuel est aujourd'hui à 81. Les actions sur lesquelles le minimum de revenu de 4 est garanti pendant quarante-six ans, estimées d'après cette garantie seule, perdraient donc 19 pour 100, si on les négociait. Ainsi les actions d'une entreprise soutenue par la garantie d'un revenu minimum de 4 pour 100 resteraient notablement au-dessous du pair, si aucune espérance de produit supérieur, fondée sur des circonstances réputées favorables et soutenue par la confiance en une bonne gestion, n'aidait à les élever. Avec la garantie d'un revenu moindre, elles seraient trop exposées à être cotées fort au-dessous du pair, ce que les porteurs d'actions redoutent le plus, même lorsqu'ils sont le plus éloignés de toute idée de spéculation; car tous les hommes, ceux mêmes qui ont le moins de penchant à spéculer, peuvent avoir besoin de réaliser les valeurs qu'ils possèdent.

Cependant on doit admettre qu'une garantie fixée à ce taux est suffisante pour attirer les capitaux vers les affaires qui présenteraient d'ailleurs de bonnes chances. L'intervalle qui sépare du pair le cours du 3 pour 100 perpétuel (qui correspond exactement, répétons-le, à un revenu de 4 pendant quarante-six ans) est assez modéré pour que l'espoir d'un bénéfice produit par la bonne exploitation d'une ligne jugée avantageuse puisse le combler. Il n'est en effet que d'un cinquième; il y a quelques années c'était d'un quart. Dans ces limites l'espoir d'un beau revenu supplémentaire aurait tout le succès désirable près des capitalistes; les actions des entreprises convenable-

ment choisies seraient recherchées à la condition d'une pareille garantie.

D'un autre côté, la garantie de 4 pour 100 est loin d'être excessive; elle ne favorise pas dans les compagnies cette somnolence qui est naturelle à l'homme, toutes les fois qu'il est assuré d'un beau revenu. Les actionnaires n'auraient pas lieu de se dire que le gouvernement serait toujours là pour leur payer un intérêt fort satisfaisant, que l'entreprise donnât ou non des produits. S'il importe à l'État qu'il ne soit pas fait un appel incessant à sa garantie, il n'importerait pas moins aux compagnies d'éviter d'y recourir. Elles auraient un intérêt manifeste, constant à s'en abstenir. D'une part, elles désireraient retirer de leurs fonds un revenu de plus de 4, ce qui ne pourrait être qu'autant que l'entreprise s'affranchirait du besoin de la garantie. D'autre part il leur serait fort dommageable, ainsi que l'a fait judicieusement observer M. Bartholony, d'avoir à invoquer la garantie de l'État. De ce moment, en effet, leurs actions se négocieraient à perte, puisqu'un revenu de 4 pour 100 limité à quarante-six ans correspond à du 3 pour 100 perpétuel qui est souvent à 20, environ, au-dessous du pair; et un actionnaire qui voudrait réaliser devrait subir une perte considérable. Les compagnies, on peut donc en être sûr, n'épargneraient aucun effort pour être en mesure de ne jamais s'adresser au gouvernement, afin qu'il se mît en frais pour leur parfaire le dividende de 4. Les personnes qui ont supposé que des compagnies se contenteraient d'un revenu de 4 pour 100, garanti pour quarante-six années seulement, ont été trompées par la rente que donne la terre. Il est vrai que,

dans la majeure partie de la France, la terre ne rend que 3 pour 100 au propriétaire non exploitant, et même, dans quelques localités, 2 et demi ou même 2; mais la propriété foncière et la propriété industrielle ne doivent pas être confondues. A la propriété territoriale sont affectées par privilége beaucoup de jouissances morales. La possession de la terre a un indicible charme; elle confère des prérogatives politiques dont sont privées les autres propriétés, et d'abord celle d'être électeur et éligible et de participer ainsi au gouvernement de la chose publique. Elle a de plus qu'elles toutes un avantage matériel qui compense la modicité de l'intérêt qu'elle produit, celui d'augmenter de valeur avec rapidité, à tel point que, d'après l'expérience des trente dernières années, un propriétaire foncier est certain de voir son capital s'accroître de moitié après chaque terme de vingt ou vingt-cinq ans.

Le taux de 4 pour 100, dans la situation actuelle du crédit public, est, suivant l'expression de M. Bartholony, la clef de voûte du système. Dans cette limite, la garantie ne promet ni trop ni peu. Elle ne peut rendre bonne une affaire qui serait mauvaise; mais elle l'empêche d'être détestable. Elle aurait l'effet utile d'assurer des capitaux aux entreprises qui seraient présumées bonnes; quant à celles qui ne seraient pas telles en effet, et dont la réalisation n'aurait pas moins procuré à l'État une multitude d'avantages, elle préserverait leurs actionnaires d'une ruine qui serait déplorable, à ne considérer qu'eux, et fâcheuse au gré, non-seulement de la charité chrétienne, mais encore d'une impartiale jus-

tice. Avec le taux de 4 pour 100, la garantie n'est, comme on l'a dit, rien de plus qu'un parachute.

La convenance du taux de 4 pour 100 étant justifiée, je passe à l'examen des objections qui ont été formulées contre ce système; et j'ai choisi naturellement celles qui comprennent la plupart des autres.

« Cette garantie que vous recommandez, a-t-on » dit, sur quel capital portera-t-elle? Sera-ce sur le » capital présumé; mais il pourra être excédé de beau- » coup dans l'exécution, et alors la garantie devient » illusoire. Sera-ce sur un capital indéterminé? mais » alors l'État se trouvera exposé à des déboursés in- » définis, et la fortune publique sera à la merci de » l'inhabileté d'un ingénieur ou de l'extravagance » d'un conseil d'administration. » Telle est dans toute sa force la première des objections qui ont été présentées. Elle peut se réfuter pleinement.

La garantie devrait être accordée sur le capital réellement dépensé. Il est vrai qu'au moment où la loi de concession se vote, ce capital est indéterminé, et que, par conséquent, les risques encourus par l'État semblent indéfinis. Mais ne confondons pas l'indéfini avec l'infini. N'en est-il pas de même pour tous les travaux que l'État lui-même exécute? Quand l'État se charge de creuser un canal ou de construire un chemin de fer, le vote des chambres a lieu sur un devis qui, dix-neuf fois sur vingt, est dépassé; il l'est quelquefois dans le rapport d'un à deux. L'indéfini qui plane alors sur la dépense n'empêche pas le gouvernement de présenter le projet de loi aux Chambres, ni celles-ci de voter les travaux. En garantissant le minimum d'intérêt sur un capital indéterminé, l'État

se bornerait donc à répéter ce qu'il fait tous les jours.

Sans doute l'ingénieur d'une compagnie peut être inhabile, et le conseil d'administration extravagant. A la rigueur, si l'inhabileté dégénérait en imbécillité, ou si l'extravagance était caractérisée et la folie patente, on devrait voir à prendre des mesures; on renferme les fous et on interdit les incapables. Hors de ces cas extrêmes, si l'on voulait absolument sortir de l'indéfini, on pourrait introduire dans la loi l'indication d'un maximum, au delà duquel il ne serait pas à supposer que les dépenses pussent s'élever, et qui fixerait une limite aux avances éventuelles du Trésor public. Mais il est d'autres précautions moralement infaillibles que le gouvernement peut prendre contre la déraison et l'impéritie. Il n'est pas tenu d'octroyer une faveur telle que la garantie d'intérêt, qui peut se résoudre finalement en une charge pour les contribuables, au premier venu qui la demandera; il sait, parmi les hommes qui sont en position de devenir membres du conseil d'administration d'une grande entreprise, quels sont capables et vigilants, soucieux de leur bonne renommée, et quels ne le sont pas, quels ont une rigoureuse probité, et quels en manquent ;et il est libre de n'assister aucune compagnie de son crédit, que lorsqu'il trouve dans le personnel dirigeant des gages suffisants d'habileté, de prudence, d'honneur. Il peut faire plus : il peut imposer aux hommes considérables sous le patronage desquels l'entreprise s'est produite auprès de lui, la condition de rester, pendant toute la durée des travaux, membres du conseil d'administration, ou de ne se démettre qu'avec son agrément.

Passons à une autre des objections qui furent présentées dans la même discussion parlementaire de 1837. « La garantie de 4 pour 100 ne » peut-elle pas se trouver doublée, triplée, dans le » cas où l'entreprise non-seulement ne donnerait » pas de produit net, mais ne suffirait pas à ses » frais d'exploitation et d'entretien? L'État, alors, » ayant à combler ce déficit , en sus du minimum » d'intérêt garanti, serait obligé à des versements » énormes. »

Cette objection pèche par la base. Elle rappelle la célèbre histoire de la dent d'or. Avant de s'inquiéter de ce qui arriverait si une entreprise à laquelle la garantie d'intérêt aurait été accordée ne réalisait pas des recettes égales à ses dépenses, il faudrait se demander si cette supposition est plausible. Or, en fait, il n'y a pas un canal ou un chemin de fer sur cent qui ne produise au moins ses frais d'exploitation et d'entretien; de sorte que l'hypothèse de laquelle on argumente ne peut se présenter que dans la région des imaginaires. Dans le monde réel elle est peu admissible. Pour que le cas échût, il faudrait qu'on l'eût voulu expressément. Il serait nécessaire qu'une compagnie, de dessein prémédité, cherchât une entreprise qui ne dût rapporter rien que de la perte; puis, que les pouvoirs publics, le conseil des ministres et les chambres, en supposant qu'il s'agisse d'un pays soumis au régime parlementaire, ne soupçonnassent pas ce ridicule complot contre l'intérêt de la compagnie et contre les finances de l'État, ou s'en fissent les complices.

« Non, a-t-on répliqué, la supposition n'est » pas si gratuite que vous le prétendez. Nous

» admettons qu'il faudrait avoir la main malheureuse
» à l'extrême pour tomber sur un canal ou sur un
» chemin de fer qui ne ferait pas ses frais ; mais il se
» peut qu'une compagnie emploie en entier sonproduit
» brut à faire des embranchements ou des change-
» ments de tracé, toutes opérations nécessairement
» fort coûteuses ; et ainsi une entreprise qui, au fond,
» donnerait du bénéfice, se présenterait à l'État
» comme ne pouvant subvenir même aux dépenses
» d'exploitation et d'entretien. » Dans ce cas il y aurait une fraude, et le gouvernement n'aurait pas de peine à en écarter les conséquences pour le trésor, avec le seul secours du droit commun. Mais la fraude même est impraticable ; car les embranchements et les changements de tracé ne peuvent s'effectuer, pour la France du moins nous en sommes sûrs, et pour tout autre pays on doit le présumer, qu'avec l'autorisation de l'État ; or, l'État, quand la permission lui en serait demandée, réserverait soigneusement ses droits, on peut le croire, et s'opposerait à ce qu'on affectât à cette nouvelle construction le produit de la ligne primitive. Au surplus, l'État, on le sait bien, n'est pas dénué de moyens de surveiller les faits et gestes des compagnies. Les conseils d'administration rendent des comptes publics : ils ne peuvent détourner les revenus vers une destination latérale, comme serait l'établissement d'un embranchement, qu'avec le consentement des actionnaires en assemblée générale. L'État serait donc bien averti par la clameur publique ; il le serait par le fait même des travaux qui s'accompliraient à la face du soleil. Enfin, près de chaque compagnie est placé un commissaire du roi, qui en examine la gestion, a l'œil sur ses

transactions, et fait son rapport au ministre des finances ou au ministre des travaux publics.

Il est une forme cependant sous laquelle l'objection que nous examinons en ce moment est fort spécieuse. Il s'agit du cas où une compagnie de chemin de fer, par exemple, consacrerait son revenu net, en totalité ou en partie, à se procurer un matériel perfectionné, des locomotives plus puissantes et de meilleures voitures, dans le but d'accroître ses revenus futurs; et en effet, pareille amélioration que la compagnie serait en droit de faire de son autorité privée, devrait rendre son exploitation plus fructueuse à l'avenir. Le cas est possible, il faut le reconnaître. Mais regardons-y de près, afin de mesurer et l'étendue des avances qui pourraient être exigées du trésor public, et les conséquences qu'aurait la détermination de la compagnie pour elle-même et pour l'État, et recherchons quel serait en dernière analyse le sacrifice imposé alors à celui-ci par le système de la garantie.

Dans quelles circonstances une compagnie fera-t-elle un pareil calcul? C'est apparemment lorsqu'elle croira avoir intérêt à dépenser ainsi tout ou partie de son revenu; pour parler en termes plus précis, c'est lorsqu'elle estimera que cette dépense lui fera obtenir ultérieurement un revenu plus fort. Mais vous n'ignorez pas quelle serait, dans le système de la garantie d'un minimum d'intérêt, tel qu'il a été réglé à l'égard de la compagnie d'Orléans, la destination d'une augmentation de revenu, au cas où l'État aurait été obligé, en l'un des exercices antérieurs, de compléter le dividende pour le porter à 4 pour 100. Ce supplément est expressément affecté à rembourser

à l'État ses avances. Ainsi, dans l'hypothèse que nous venons d'admettre, après un délai très-bref, l'année suivante peut-être, l'État rentrerait dans ses déboursés, à la faveur de l'excédant de produits qui résulterait de son versement même de l'année précédente ; et, par conséquent, lorsqu'on se transporte sur le terrain de la réalité, le danger couru par l'État devient à peu près chimérique. Les compagnies d'ailleurs, répétons-le, hésiteraient longtemps avant de recourir à l'État, pour quelque motif que ce soit, afin qu'il remplisse ses engagements de garantie ; car celles qui seraient réduites à cette extrémité seraient mal notées, soyez-en certains, dans l'opinion du monde financier. Sur la cote de la Bourse, un astérisque distinguerait celles qui auraient eu besoin de cet appui, de celles qui se suffiraient à elles-mêmes, et leurs actions en seraient déprimées pour longtemps.

Au sujet de cette deuxième objection, je conclus par une observation qui est de nature à lever un dernier scrupule.

Précisément parce que l'hypothèse d'une entreprise qui ne ferait pas ses frais peut, dans la réalité, être considérée comme gratuite, rien n'empêcherait, dans la pratique, de statuer que les déboursés à faire par l'État ne dépasseraient jamais 4 pour 100 du capital. Par conséquent aussi, les compagnies n'auraient aucune répugnance à ce que la garantie fût limitée à une somme fixe qui représenterait cet intérêt de 4 pour 100. Ainsi l'État serait affranchi du danger nominal d'avances égales à 8 ou 12 pour 100 du capital engagé. C'est le parti qu'on a pris envers la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

L'article 2 de la loi définitive du 15 juillet 1840 règle qu'en aucun cas, l'annuité à payer par l'État ne pourra dépasser 1,600,000 fr. Seulement, eu égard à la dépense possible, telle qu'on pouvait la prévoir alors, et telle qu'en réalité elle a été, la garantie ainsi limitée était un peu courte (1).

Les deux objections précédentes contre le système de la garantie d'un minimum de revenu, objections qui impliquent toutes les autres, peuvent donc victorieusement se réfuter; mais, pour avoir terminé sur le sujet de la garantie d'un minimum d'intérêt, il nous reste encore quelque chose à dire. Dans la précédente leçon, pour vous montrer la supériorité de ce mode d'encouragement, je l'ai comparé à celui qui consiste dans une subvention, c'est-à-dire, dans

(1) De la sorte, il semble que le revenu garanti à la compagnie ne dût être de 4 pour 100 qu'autant que le capital dépensé ne dépasserait pas 40 millions; et en réalité la dépense a été de 50. Mais, par un artifice de rédaction que les Chambres ont approuvé sciemment, et auquel nous avons fait allusion déjà, on remédie à peu près à l'insuffisance de cette garantie. Le capital proprement dit, c'est-à-dire la somme fournie par les actionnaires, est de 40 millions seulement. Pour réserver à ces 40 millions, autant que possible, les avances de l'État, il a été convenu qu'il serait pourvu au complément de la dépense par un emprunt; et, en prévision de cette occurrence, on avait inséré dans la loi cette disposition que, « si, dans l'in- » suffisance du fonds social pour achever les travaux et mettre l'entreprise » en exploitation, la compagnie contractait un emprunt, l'intérêt de cet » emprunt et l'amortissement annuel seraient *prélevés* sur le produit brut du » chemin. » Moyennant cette clause, il reste vrai qu'au cas où les dépenses d'entretien et d'exploitation proprement dits seraient exactement égales aux recettes, les actionnaires n'auraient pas intégralement un dividende de 4 pour 100, puisqu'ils auraient à servir, sur le versement de l'État, l'intérêt de l'emprunt contracté. Mais l'assimilation de cet intérêt à une dépense d'exploitation, assimilation qui résulte du prélèvement de cet intérêt sur le produit *brut*, permettrait à la compagnie de prendre des arrangements temporaires pour subvenir à l'acquittement de cet intérêt, de faire, par exemple, un emprunt additionnel et temporaire à solde sur les bénéfices futurs. Et ainsi les actionnaires ne seraient frustrés du dividende de 4 pour 100 qu'ils attendent, qu'autant que, pendant plusieurs années de suite, le revenu brut serait absorbé tout entier sans réserve par l'exploitation proprement dite et par l'entretien.

l'apport pur et simple par l'État d'une certaine somme. Cette comparaison n'est pas tout à fait concluante, en ce que la subvention a été peu pratiquée : nous eussions été plus dans le vrai, si, comme deuxième terme du parallèle, nous avions choisi le prêt, qui a été usité de préférence chez nous et partout, et qui l'a été souvent. C'est, en effet, par des sommes prêtées à un faible taux d'intérêt, à 3 pour 100 et quelquefois à 4, que le gouvernement français a assisté les compagnies. Les gouvernements américains ont fréquemment employé ce même mode de concours. Seulement, le taux d'intérêt qu'ils exigeaient était de 5 ou de 6.

Le prêt peut être appliqué sous deux formes très-différentes, suivant que l'État entend ou non que l'intérêt et l'amortissement de ses avances primeront tout dividende, de sorte que la primeur du bénéfice net lui soit ou non réservée. Ainsi l'État peut prêter à une compagnie 10 millions sur 30 dont elle a besoin, en revendiquant l'intérêt et l'amortissement de cette somme sur les premiers produits nets, ou, au contraire, en ne réclamant rien qu'autant que les actionnaires auraient touché un revenu déterminé, ou encore en ne se faisant privilégier que pour un amortissement sans intérêt. Cette dernière combinaison a été adoptée quelquefois en France, et notamment à l'égard du chemin de fer de Bâle à Strasbourg, en retour d'un prêt de 12,500,000 fr. accordé à cette compagnie. L'État n'a de privilége que pour l'amortissement, qui, même, est d'une quotité très-faible(1), et il ne doit toucher d'intérêts qu'a-

(1) Il est de 1 pour 100 seulement.

près que les actionnaires auront prélevé eux-mêmes un revenu de 4 pour 100. Ainsi pratiqué, le prêt constitue assurément une grande faveur, et il équivaut, dans une certaine limite, à la garantie d'un minimum d'intérêt, en même temps qu'il présente des avantages qui lui sont propres. Mais ce mode d'encouragement a pour l'État un grave inconvénient, celui de le mettre en avance vis-à-vis des compagnies de sommes considérables, avant que le public soit en jouissance de leurs travaux. Pour la compagnie elle-même, il en a un, celui de lui rendre très-difficile la négociation d'un autre emprunt, au cas où elle aurait besoin d'en contracter un pour mener son entreprise à fin ; car, si l'on prête volontiers sur un fonds libre d'hypothèque, on est plus réservé lorsqu'il s'agit d'une propriété déjà hypothéquée, ne le fût-elle que pour une partie de sa valeur.

Le prêt sans privilége pour le trésor, dans l'hypothèse d'une mauvaise affaire, fait courir à l'État le risque de perdre l'intérêt de son argent ; il l'expose alors, par conséquent, aux mêmes sacrifices que la subvention ; et, dans le cas d'une bonne entreprise, il n'apporte pas à la compagnie la plénitude d'appui moral que lui offrirait la garantie d'un minimum d'intérêt. Avec le prêt sans privilége, c'est-à-dire si, indépendamment de l'amortissement, les intérêts doivent être servis au trésor avant que les actionnaires touchent aucun dividende, l'État, sans doute, sera en meilleure situation ; mais la compagnie subira une gêne fâcheuse, et la faveur qui lui aura été accordée ne sera marquée qu'autant que le prêt représenterait une fraction considérable du capital.

En résumé, le prêt d'une somme par l'État, quelles qu'en soient les conditions, ne soutient pas mieux que la subvention le parallèle avec la garantie d'un minimum d'intérêt.

Ce n'est pas à dire pour cela que l'on doive absolument, dans tous les cas, employer le système de la garantie d'un minimum d'intérêt, sans vouloir entendre à aucun autre. Ainsi que le disait à la tribune, en 1837, un orateur profondément versé dans la connaissance des affaires : « Il est évident qu'il faut ré» gler les encouragements que l'État accorde suivant » les convenances de chaque entreprise, et même, » jusqu'à un certain point, suivant le vœu des capi» talistes. Il ne peut y avoir à cet égard rien d'abso» lu (1). » Mais les autres modes d'encouragement ne doivent être admis par l'État qu'à titre d'exception. L'État doit préférer le système de la garantie d'un minimum de revenu, parce que, de tous, c'est celui qui lui imposera le moins de sacrifices, qui les lui demandera le plus tard, et ne l'y contraindra qu'après que la compagnie aura fait tous les efforts pour n'avoir rien à réclamer de lui. Enfin l'État conserve toujours la chance de recouvrer ce qu'il aura avancé, sans que les actionnaires soient durement traités. En même temps ce système se recommande vivement à toute compagnie intelligente qui aura foi en son œuvre.

La garantie d'un minimum d'intérêt a en sa faveur une autorité puissante, celle de l'équité. Sous cette forme, en effet, le secours est donné opportunément, quand la compagnie en a absolument besoin, et dans la mesure où il est indispensable. On ne risque pas,

(1) Discours de M. Duchâtel.

comme avec la subvention, d'ajouter aux bénéfices considérables peut-être que l'entreprise déjà rapporterait. On se borne à réparer une erreur fâcheuse, commise de bonne foi par des entrepreneurs sincères. Il n'y a rien que de naturel à ce que des particuliers, lorsqu'ils éprouvent une grosse perte, un énorme mécompte, dans une opération profitable certainement à la chose publique, en soient partiellement indemnisés.

Il pourra sembler convenable de comparer ici le système de la garantie d'un minimum de revenu à un mode de concours qui, en France, doit recevoir, aux termes de la loi, une application très-étendue. Je veux parler de celui qui a été consacré par les trois pouvoirs, en 1842. On sait qu'en vertu de l'acte législatif du 11 juin 1842 sur les chemins de fer, l'État doit exécuter les terrassements et les ouvrages d'art, y compris les stations, et livrer aux compagnies les entreprises portées à ce degré d'avancement, pour qu'elles aient à y poser la voie. Mais cette combinaison ne saurait être considérée comme ayant pour effet de concéder les chemins de fer aux compagnies. L'industrie privée, en effet, ne doit pas, dans ce système, conserver l'exploitation des lignes au delà d'un terme fort court, de trente à trente-cinq ans. Cet intervalle, long sans doute dans la vie d'un homme, n'est qu'un point dans celle d'une grande nation comme la France qui compte quatorze siècles.

Ce serait donc à tort que ce système de la loi du 11 juin 1842 serait assimilé aux concessions proprement dites. Ceux-là seuls peuvent le confondre avec un abandon des chemins de fer aux compagnies qui mesurent la vie des nations à celle d'un individu. Ce

n'est rien de plus qu'un expédient par lequel l'État ayant à exécuter dans un bref délai une grande étendue de chemins de fer dont il entend se réserver la possession, mais se voyant ou se croyant obligé d'employer ailleurs une grande partie de ses ressources disponibles, met une portion des frais de construction des chemins de fer à la charge de l'industrie privée, en échange d'une jouissance que, du point de vue de la perpétuité auquel se place l'État, on peut qualifier d'éphémère.

Je ne terminerai pas sur la question de la garantie d'un minimum d'intérêt, sans vous signaler sommairement une idée exprimée et développée par M. Bartholony, celle de la création d'un grand-livre de la dette des travaux publics, pour faire pendant au grand-livre de la dette actuelle qui est celle de la guerre. Une caisse spéciale serait instituée, à l'aide de laquelle on subviendrait à la garantie, de manière à la faire fonctionner sans rien détourner de la destination que reçoit aujourd'hui le produit de l'impôt. Le service de la garantie serait combiné avec les caisses d'épargne, de manière à accroître, aux yeux de la classe la plus nombreuse, l'attrait de celles-ci. Si ce remarquable projet était développé devant vous, vous verriez que la garantie d'un minimum d'intérêt, telle que M. Bartholony l'expose, est une vaste pensée. C'est plus qu'un procédé même de haute finance; c'est de l'administration transcendante, et l'on peut dire que l'adoption de ce système sur une grande échelle serait un événement. Il est donc bien regrettable que les pouvoirs publics l'aient repoussé, lorsqu'il leur a été soumis il y a quelques années. Cependant, Messieurs, la raison finit toujours par avoir raison. Si donc le passé a échappé à la garantie

d'un minimum d'intérêt, il est permis de croire que le sort lui réserve plus de succès pour l'avenir.

Nous ne pouvons quitter le sujet de la participation des compagnies aux travaux publics, et des encouragements qu'elles ont droit d'attendre de l'État, sans mentionner une condition que le gouvernement français leur impose depuis quelques années. En France, aujourd'hui, les chemins de fer ou les canaux sont concédés temporairement; le terme le plus long est de quatre-vingt-dix-neuf ans. Après ce délai, ils tombent dans le domaine de l'État, sans indemnité d'aucune sorte (1).

L'envahissement, après un certain délai, d'ouvrages sur lesquels l'industrie privée a consacré, en quantité considérable, ses capitaux et son travail, est un abus des prérogatives de la souveraineté. La charte avait garanti les droits des particuliers, en leur assurant, dans le cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, une juste et préalable indemnité. Par les concessions temporaires, la confiscation renaît en quelque sorte, sous une forme adoucie; elle permet à ceux qu'elle doit dépouiller de jouir quelque temps du fruit de leurs efforts; elle veut bien leur fixer d'avance le jour où elle frappera à leur porte: mais elle n'a rien perdu de son caractère distinctif, l'absorption par le souverain, qui ici est l'État, de la propriété particulière.

(1) Récemment même, ainsi qu'on l'a vu tout à l'heure, par l'effet d'un système qui, à la vérité, engage l'État dans de fortes dépenses, on s'est déterminé à ne plus laisser aux compagnies de chemins de fer qu'une jouissance de trente à trente-cinq ans, qu'il est question de réduire encore. Mais, nous l'avons dit, dans ce cas, l'intervention des compagnies n'est qu'un accident passager. Ce ne sont plus alors les compagnies qui exécutent et doivent être réputées propriétaires. L'exécution et la possession sont du domaine de l'État. Seulement, l'État, afin de diminuer ses déboursés, livre, pendant un délai assez court, la jouissance des lignes aux compagnies, en retour d'une partie de la dépense qu'elles consentent à supporter.

Au milieu des éléments de dissolution qui menacent la société française, il semblerait que le législateur dût s'appliquer à développer, autant qu'il est en lui, l'esprit de famille et le sentiment de la prévoyance, gages de durée pour les États, non moins que pour les établissements privés. Or, les concessions temporaires s'écartent manifestement d'un pareil but. Elles étouffent dans son germe l'esprit de famille, en empêchant, après les deux premières générations, la transmission héréditaire des biens par lesquels la famille se constitue. Elles paralysent le sentiment de la prévoyance, qui a besoin de compter sur un avenir indéfini.

On ne concevrait pas la faveur qu'a rencontrée auprès d'une partie des détenteurs de capitaux le régime des concessions temporaires, si les agitations auxquelles notre patrie a été en proie depuis cinquante ans, n'y avaient ébranlé les idées conservatrices. Les enfants et les fous, a dit quelque part Franklin, croient que vingt ans et vingt francs ne finiront jamais. Pour ce qui est du temps, les révolutions ont mis dans nos esprits, à tous tant que nous sommes, cette fatale illusion. Il faudrait guérir l'opinion de ce travers; au contraire, par les concessions temporaires on excite le mal.

Avec les concessions limitées, même à quatre-vingt-dix-neuf ans, c'en est fait de l'esprit d'association. Après un espace de temps limité, l'État aura tout absorbé, et pendant qu'elles subsistent, les associations perdent ce qui les recommande le plus, l'esprit de stabilité. Il n'y a plus que des usufruitiers pressés de jouir et d'utiliser le temps qui leur échappe. Les améliorations qui, à la longue, donneraient des fruits, sont repoussées comme inévitablement oné-

reuses. Les réductions de tarif qui, au bout d'un certain nombre d'années, profiteraient à la compagnie par l'accroissement de la circulation, et qui, dès le premier jour, encourageraient la production, sont réputées des sacrifices sans compensation. On le verra bien lorsqu'on approchera du terme des concessions temporaires qui ont été votées depuis quinze ans. On le verra trop tôt ; car l'intervalle de 80 à 90 ans qui nous en sépare encore, et qui semble une éternité à l'homme qui s'isole, est bien court dans l'existence d'une grande nation.

Le système des concessions temporaires ne remonte pas loin. La perpétuité des concessions est la loi générale de l'Europe, et celle des nombreux États de l'Union américaine. En France même, elle a toujours été reconnue jusque dans ces derniers temps. Le canal du Midi est une propriété incommutable entre les mains des héritiers de Riquet. De même pour les canaux de Briare, d'Orléans et du Loing. Bien plus, récemment, les compagnies de chemins de fer de Saint-Étienne et d'Alais ont obtenu des concessions perpétuelles. Le régime des concessions temporaires n'est donc, dans l'histoire des travaux publics, qu'une innovation particulière à la France et toute moderne. Cette nouveauté, qui s'est accréditée, en France, à la faveur d'idées exagérées sur les prérogatives de l'État et sur la centralisation, ne saurait se justifier, sauf quelques exceptions bien rares commandées par la politique. Elle est contraire aux principes de justice et de stabilité qui sont de tous les pays et de tous les temps. Combinée avec une faculté de rachat, convenablement réglée, la perpétuité des concessions n'aurait pas d'inconvénients.

DIXIÈME LEÇON.

De l'application de l'armée aux travaux publics. — République et Empire de Rome.

SOMMAIRE. — Cette question s'est présentée naturellement, dans l'ère de paix où le monde est entré depuis 1815 ; elle a donné lieu à une controverse qui dure encore. — Selon les uns, l'armée a pour principale destination aujourd'hui de lutter contre la nature ; elle doit être employée aux œuvres de la paix, et devenir une grande école professionnelle. — Selon les autres, on se fait illusion sur les avantages de l'emploi de l'armée aux travaux publics, au moins sous le rapport de l'économie : ces travaux ne sont pas compris dans les obligations de la loi du recrutement, et ils affaibliraient l'esprit militaire. — L'idee n'est pas d'hier ; opinions nombreuses en sa faveur. — On doit en désirer la réalisation, en présence du lourd fardeau que l'entretien des armées impose à l'Europe. — Pour se former une conviction, il est nécessaire d'interroger l'histoire. — Dans l'antiquité, ce n'est pas aux Grecs, c'est aux Romains qu'il faut demander des exemples de l'application de l'armée aux travaux publics ; caractères divers de la grandeur hellénique et de la grandeur romaine. — Vie laborieuse du soldat romain ; travaux militaires remarquables des soldats de César, de Crassus, de Corbulon, de Titus, de Trajan, de Probus. — Travaux civils exécutés par les armées romaines, sous les empereurs. — Motifs militaires et politiques de cet emploi des troupes ; rendre les soldats plus robustes, les soustraire à l'oisiveté des camps. — Cet emploi n'a été possible sur une grande échelle qu'à l'époque de l'empire. — On a conclu à tort de quelques séditions militaires, que les soldats romains répugnaient à ces travaux ; ces révoltes ont été fort rares, et elles n'ont eu lieu generalement que pour la nomination des empereurs ; cependant le travail manuel n'était pas honoré à cette epoque.

MESSIEURS,

Avant de quitter le sujet qui nous occupe depuis le commencement de l'année dernière, c'est-à-dire les voies de communication, il nous reste à étudier une question, dont l'intérêt est de tous les temps, mais qui est plus vivement agitée de nos jours, celle de l'application de l'armée aux travaux publics ; je me propose aujourd'hui d'en aborder avec vous l'examen.

La paix est devenue l'objet du culte des peuples civilisés. Pendant le quart de siècle qui s'est écoulé de 1791 à 1815, ils ont si rudement éprouvé les

maux de la guerre, ils ont tant souffert des privations et des maux qu'elle impose, ils ont si bien appris à leurs dépens ce que coûte une défaite et ce que coûte une victoire, qu'à partir de 1815 ils se sont épris de la paix. L'amour de la paix a résisté à toutes les secousses qui, plusieurs fois depuis cette époque, ont ébranlé l'Europe. Les améliorations sans nombre qu'enfante la paix sont aujourd'hui poursuivies par tous; la science est interrogée au nom de la paix; on lui demande des découvertes applicables au bonheur des hommes; et le travail pacifique avec le perfectionnement moral et matériel qui le suit, excite le respect des générations nouvelles.

Dans un pareil état de choses, il était naturel de se demander comment ces forces immenses que la guerre met en mouvement, comment ces corps puissamment organisés, remplis d'ardeur, et si prompts, quand il le faut, à réaliser de grandes choses, pourraient être employés pour une destination pacifique. En d'autres termes, la question de l'application de l'armée aux travaux publics surgissait naturellement des entrailles de la situation. Elle a saisi en effet à la fois les hommes de théorie et les hommes de pratique, les publicistes et les gouvernants. Vous savez qu'en ce moment même, sous les murs de Paris, l'armée française coopère, sur une grande échelle, aux fortifications, c'est-à-dire, à une œuvre qui, quels qu'en soient l'objet et le caractère, n'en est pas moins une des plus vastes constructions que les hommes aient jamais entreprises.

La question de l'application de l'armée aux travaux publics, a donné lieu à une controverse, dans

laquelle les deux opinions contraires se sont produites avec vivacité.

Selon les uns, la principale destination de l'armée aujourd'hui serait non de faire la guerre aux hommes que leurs sympathies paraissent rapprocher les uns des autres, quel que soit le pays qui les ait vus naître, mais de lutter contre les difficultés de la nature. A leurs yeux, l'armée souffre de son inaction; elle est impatiente, dans son patriotisme, de rendre au pays tous les services que la paix comporte, à défaut de ceux de la guerre qui lui sont interdits. Ils veulent en conséquence que non-seulement les soldats soient employés à la construction des chemins et des canaux, mais que l'armée devienne une grande école professionnelle, où les hommes acquerraient à la fois force et instruction pour l'état auquel ils se consacreraient en quittant les drapeaux.

A côté de ceux qui demandent ces améliorations, et qui les réclament en termes absolus quelquefois, sans tenir compte des nécessités de la profession des armes, d'autres les traitent de chimères; les espérances que l'on fonde sur l'application de l'armée aux travaux publics, sont des illusions, au moins sous le rapport de l'économie; ils s'en réfèrent aux essais qui ont été faits jusqu'à ce jour, et affirment que les travaux exécutés par les soldats ont coûté autant et même plus que s'ils avaient été accomplis par des ouvriers civils. Ils arguent ensuite de la position qui est faite à l'armée dans nos sociétés libres; le soldat, disent-ils, n'est pas un mercenaire à la discrétion du gouvernement; s'il a des devoirs, il a aussi des droits parmi lesquels il faut ranger

celui de n'être employé à rien de plus qu'à ce qui est expressément stipulé par la loi de recrutement; or cette loi a-t-elle dit qu'on ferait du soldat un terrassier ou un maçon? Ils ajoutent, et ceci est plus grave, qu'il est impossible de servir deux maîtres à la fois et de sacrifier sur deux autels. L'abnégation du soldat toujours prêt à verser son sang pour la patrie et la poursuite d'un salaire dans les travaux publics leur paraissent incompatibles. Dans l'application de l'armée aux travaux publics, ils aperçoivent un danger sérieux pour l'esprit militaire, sinon pour la discipline.

C'est particulièrement depuis 1833 que ces deux opinions sont chez nous en présence. Non que l'idée d'appliquer l'armée aux travaux publics date de ce moment, il s'en faut de beaucoup; les autorités sur lesquelles s'appuient les partisans de cette mesure, sont anciennes, elles sont d'ailleurs illustres. Combien de fois les penseurs n'ont-ils pas souhaité que nos régiments suivissent l'exemple des légions romaines, si grandes en face de l'ennemi, non moins admirables en face de la nature? Ce n'est pas seulement le vœu des philosophes, c'est aussi celui de militaires éprouvés; quelques-uns de ceux qui ont pris part aux combats de géants de la république et de l'empire, se sont formellement expliqués dans ce sens; le général Rogniat, par exemple, à coup sûr l'un des officiers les plus éclairés et les plus braves qu'ait comptés l'armée française, a publié plusieurs écrits, dans lesquels l'application de l'armée aux travaux publics est chaudement recommandée.

Devant les opinions trop souvent exclusives qui se sont produites, le meilleur parti à prendre pour se former un avis, consiste à consulter l'histoire, à y rechercher des exemples et à apprécier ceux-ci, en tenant compte des différences comme des similitudes de temps et de lieux.

Et d'abord, cependant, constatons que l'application des armées aux travaux publics est désirable en principe. Le système militaire qui domine aujourd'hui dans toute l'Europe, retient sous les drapeaux, loin des ateliers de la production, loin de la carrière où les peuples s'enrichissent, un nombre immense d'hommes pris parmi les plus robustes et les plus intelligents de la population. Si vous faisiez le relevé des armées de l'Europe, vous verriez qu'elles forment un total de 2,700,000 hommes. En évaluant la dépense par homme, tout compris, à 500 francs, ce qui est fort au-dessous de la réalité pour l'Angleterre et pour la France, on trouve que ces armées improductives ne coûtent pas moins de 1,350 millions; et, en ajoutant la marine, ce chiffre s'élève à 1,800 millions. Voilà ce que l'Europe, au sein de la paix, dépense en pure perte pour l'entretien de ses forces militaires de terre et de mer; et cette somme énorme ne représente que la moitié de ce que la passion de la guerre coûte aujourd'hui aux peuples de cette partie du monde; car la plupart des nations sont grevées de lourdes dettes qui n'ont d'autre origine que la guerre. Le montant des intérêts au service desquels ces dettes les obligent, joint à celui des pensions que reçoivent leurs anciens soldats, représente une autre somme d'environ 1,800 millions pareillement; de sorte que l'Europe paye en

ce moment plus de trois milliards et demi pour avoir fait la guerre ou pour s'efforcer de ne pas en perdre l'habitude. C'est bien cher, Messieurs; il faut reconnaître que Montesquieu a fait une observation applicable à notre époque au moins autant qu'à la sienne quand il a dit : « Une maladie nouvelle s'est répandue en Europe ; elle » a saisi nos princes ; elle leur fait entretenir un nom- » bre désordonné de troupes. Chaque monarque tient » sur pied toutes les armées qu'il pourrait avoir, si » ses peuples étaient en danger d'être exterminés ; et » l'on nomme paix cet état d'effort de tous contre tous. »

Mais, pour apprécier à quel degré cette lourde charge pourrait être amoindrie par l'emploi de l'armée aux travaux productifs, pour nous faire sur cette grave question des idées nettes, ainsi que je vous le disais tout à l'heure, adressons-nous à l'histoire, interrogeons-la depuis l'époque où il y a eu des armées bien organisées ; remontons ainsi jusques aux temps anciens.

Je ne vous parlerai pas des armées de la Grèce. Les Grecs ont été grands ; mais ce peuple qui a exercé une influence extraordinaire sur les destinées de la civilisation, et qui offre encore aux modernes des modèles en tant de genres, manquait des premiers éléments de la grandeur matérielle, car il était au-dessous du médiocre par l'étendue de son territoire qui équivalait à trois ou quatre de nos départements, et par le chiffre de sa population qui était dans une proportion semblable. Les héros de Marathon et de Salamine, comme ceux des Thermopyles, n'étaient qu'une poignée d'hommes. Les Grecs furent grands dans le domaine de la pensée, du goût et des beaux-arts. Sans doute ils ont laissé sur leur sol des traces matérielles

de leur passage ; ils n'ont pas seulement écrit l'Iliade, ils ont aussi élevé le Parthénon et le temple de Thésée qui font encore l'admiration et presque le désespoir de nos architectes. Cependant les monuments qu'ils ont érigés sont plus remarquables par leurs bonnes proportions et par leur élégance, que par l'ampleur de leurs dimensions (1). L'incomparable talent de leurs sculpteurs s'y est déployé, et en a fait des œuvres inimitables. Mais ce ne sont pas de ces ouvrages dont la masse atteste une grande puissance de travail, ou l'application d'une multitude de bras. Ils n'ont pas érigé de pyramides d'Égypte ; ils n'ont point ouvert de voies romaines ; ils n'ont rien exécuté de pareil à cette construction gigantesque qui a mérité d'être appelée colossale (le Colisée, *Colosseum*).

Ainsi l'on ne doit pas s'attendre à trouver chez les Grecs de vastes travaux exécutés par les soldats, ni un emploi étendu de la force musculaire des armées, en supposant même qu'ils eussent eu du penchant pour donner à leurs troupes cette destination. Pour rencontrer dans l'antiquité des exemples de grands travaux accomplis par les soldats, c'est à Rome qu'il faut aller. La grandeur des Romains, certes, n'était pas purement matérielle ; ce qui le prouve, c'est que leur langue est encore aujourd'hui la langue savante, la langue sacrée de l'Europe, et presque de toute la civilisation occidentale ; mais, quelles que soient les formes qu'elle ait revêtues, la grandeur romaine se montrait toujours avec l'aspect de la force. La puissance du peuple grec tient de l'Apollon ; celle du peuple romain tient davantage de l'Hercule. Je

(1) Le Parthénon, cependant, offre des proportions assez vastes ; il couvre à peu près la surface de la Madeleine.

dis mal : le peuple romain, à l'époque de sa splendeur, est plutôt à l'image de Jupiter. Il est intelligent, et il est fort. Il tient du *Deus Maximus*, car il sait commander à ses passions. Qui, plus que le patriciat de Rome, sur lequel se modelait la nation tout entière, et qui fit à lui seul la politique romaine, eut l'empire de soi-même ? Les Grecs, il est vrai, sous la conduite d'Alexandre, qui n'était Grec au surplus qu'à demi, parvinrent à fonder un immense empire ; ils eurent alors des armées nombreuses, quoique celle même d'Alexandre ne comptât que 30 à 35 mille Macédoniens ; Alexandre marqua son passage en Asie et en Afrique par de vastes constructions ; il bâtit beaucoup de villes, et en particulier celle qui porte son nom à si juste titre, Alexandrie d'Égypte, monument éclatant de son génie et de sa force ; mais, ce n'était point la phalange macédonienne qui érigeait les murs d'Alexandrie, ou ceux des autres cités que le vainqueur de Darius et de Porus faisait sortir de terre. Il y employait les populations soumises, ou les troupes auxiliaires qui suivaient sa marche rapide. C'est donc particulièrement aux Romains qu'il faut demander des témoignages de la puissance des armées appliquées aux travaux publics.

Ce n'est pas que les armées romaines fussent infiniment nombreuses ; quand une armée avait dix légions, c'était beaucoup ; la légion comptant de 6 à 10 mille hommes, une armée romaine atteignait bien rarement le chiffre de 80 à 100 mille hommes ; mais elle en valait plusieurs centaines de mille d'autres nations, parce que le soldat romain puisait dans son éducation militaire une vigueur extraordinaire et une faculté de travail prodigieuse. Le soldat romain

était toujours pesamment chargé ; il portait des armes de toute espèce, des effets de campement, des vivres, des pieux même pour construire des palissades. Tous les soirs, dans leurs marches, les armées romaines campaient régulièrement, et, par un usage constant, qui avait été inconnu des Grecs, elles fortifiaient leur station. Dussent-elles n'y demeurer qu'une nuit, et fussent-elles assez éloignées de l'ennemi pour n'avoir à redouter aucune surprise, leur premier soin, à la fin de chaque jour, était de s'entourer de fossés auxquels on donnait environ trois mètres de largeur sur plus de deux mètres de profondeur; puis, au moyen des pieux qui faisaient partie de l'armement de chaque soldat, on retenait les terres extraites de ces fossés. Nulle existence n'a été plus rude que la leur, et nuls travaux militaires ne peuvent être comparés à ceux qu'elles ont accomplis. Citons-en quelques-uns, d'après Rollin et ses continuateurs; nous aurons ainsi une idée des immenses ressources matérielles qui résident dans les armées.

Lors de la conquête des Gaules par César, les Helvétiens sortirent de leur pays, et se dirigèrent vers l'Ouest, comme s'ils eussent suivi cette impulsion dominante du genre humain qui accomplit autour de la terre une grande et lente migration dans la direction de l'Orient à l'Occident; ils voulaient se rendre, dit-on, dans la Saintonge. Pour les arrêter, César fit construire par ses soldats un parapet d'environ 5 mètres de hauteur, depuis le lac de Genève jusqu'au mont Jura, sur un espace d'environ six lieues; cet ouvrage fut achevé en quelques jours par une seule légion.

Dans la guerre où il détruisit Spartacus, Crassus fit faire une œuvre plus considérable. Son ennemi, rejeté dans le Bruttium (1), s'était décidé à passer en Sicile, et, à cet effet, il s'était arrangé avec des pirates qui devaient lui amener des navires. Les pirates ne vinrent pas. Il essaya de suppléer aux navires au moyen de radeaux construits par ses soldats; ces radeaux furent détruits par la tempête. Crassus, qui l'avait suivi, voulut le prendre ou l'obliger de se rendre à discrétion. La presqu'île dans laquelle Spartacus s'était retiré étant unie à la terre ferme par un isthme de douze lieues, il fit creuser sur cette longueur un fossé d'environ 5 mètres de profondeur et autant de largeur, derrière lequel fut élevée une muraille. Spartacus, à la faveur d'une nuit sombre et froide, réussit à combler une petite portion du fossé avec des fascines et à s'échapper avec les siens; mais le désappointement stratégique de Crassus ne diminue pas la grandeur de l'ouvrage qu'il avait élevé; la quantité de terre qu'il dut remuer dans cette circonstance représenterait les terrassements d'un canal d'étendue ordinaire.

Au siége d'Alésia, où il se fit autant de prouesses et où il périt plus de monde que sous les murs de Troie, de mémorables travaux militaires furent exécutés par les soldats romains. César avait dix légions, formant environ soixante-dix mille hommes, et devant lui un chef gaulois, Vercingétorix, qui, à la tête de quatre-vingt mille hommes, couvrait la place; le général romain entoura Alésia et l'armée de Vercingétorix d'une circonvallation qui présen-

(1) Aujourd'hui Calabre Citérieure, dans le Royaume de Naples.

tait un développement de quatre lieues. A la vue de cet obstacle, le chef gaulois ne se crut pas assez fort avec ses quatre-vingt mille hommes ; il envoya des détachements de cavalerie dans toutes les directions pour chercher des auxiliaires, et s'enferma lui-même avec son infanterie dans la ville. Les Gaulois ameutés se présentèrent, au nombre de deux cent quarante mille, contre César. Celui-ci, pressé entre deux armées, répéta contre les nouveaux venus la même construction qu'il avait faite contre la ville et contre Vercingétorix; il se retrancha derrière une muraille, nécessairement plus longue que la première qu'elle enveloppait ; elle avait cinq lieues de tour. Comme ces lignes étaient très-étendues, et par conséquent très-difficiles à défendre, il fut obligé de creuser des fossés supplémentaires, d'élever des palissades, d'ouvrir des puits garnis de pieux, et de hérisser le sol de chausse-trappes. L'armée romaine suffit à tout, et supporta tant de fatigues sans proférer une plainte.

L'époque impériale nous fournit des faits non moins remarquables.

Corbulon, habile capitaine qui commandait une armée sous Néron, faisait la guerre chez les seuls adversaires dont les Romains n'aient pas su triompher, les Parthes. Il exécuta sur les bords de l'Euphrate des constructions analogues à celles du siége d'Alésia. Titus, peu de temps après, en assiégeant Jérusalem, qui se défendait avec le courage du désespoir, enceignit pareillement la ville d'un mur qui fut élevé par ses soldats.

Plus tard, vinrent les campagnes de Dacie, terminées par une conquête dont Trajan a perpétué la

mémoire au moyen de la célèbre colonne qui porte son nom. Dans cette guerre glorieuse, Trajan n'eut pas seulement à vaincre les Daces, il lui fallut tenir tête à un autre rude adversaire, le Danube. Il fit construire par ses soldats un pont dont les piles étaient en pierres; sur cette partie du Danube, c'est le seul pont en pierres qui ait jamais été jeté. Il avait mille mètres de long (1).

Après Trajan, on vit apparaître encore quelques empereurs non moins braves, non moins jaloux de la discipline, non moins actifs à repousser les Barbares; comme lui ils employèrent les armées à des constructions considérables. Parmi eux on doit remarquer l'infortuné Probus, Dioclétien, le restaurateur de l'empire désorganisé, et Justinien, pour ainsi dire, le second fondateur de l'empire d'Orient.

Ainsi les efforts des armées romaines sont constants en ce qui concerne les travaux militaires. Au moins du temps des empereurs, ces mêmes armées se livrèrent aussi aux travaux civils; c'était, il est vrai, le plus souvent à peu de distance des frontières, et par conséquent il y avait une sorte d'assimilation entre ces ouvrages et les constructions militaires proprement dites.

Parmi les ouvrages civils les plus remarquables des armées romaines, on doit mentionner un canal encore navigable, dans la Hollande, que Drusus fit creuser sous le règne d'Auguste. Chargé de pacifier la Germanie, ce jeune prince voulut porter la guerre du côté de l'Ems et du Wéser. Dans cette pensée ou

(1) Le reste des piles existe encore sur le bas Danube, à peu de distance de Widin, entre cette ville et Tchernetz.

plutôt pour ne pas laisser les troupes inoccupées, il entreprit cet ouvrage, en disant à ses soldats, afin de stimuler leur zèle, que ce serait utile pour les conduire sans fatigue jusque dans des parages lointains ; ce qui était exact (1). Corbulon fit de même exécuter par ses troupes un canal entre le Rhin et la Meuse.

Néron eut aussi la pensée d'appliquer l'armée à des travaux civils. Il avait entrepris de percer l'isthme de Corinthe. Malheureusement cette idée fut, comme tous les desseins de ce prince insensé non moins que cruel, abandonnée presque aussitôt que conçue.

Il serait facile de signaler d'autres œuvres d'une nature civile, par exemple celle qui fut commencée par Drusus et continuée sous Néron par Pompéius Paulinus, afin d'empêcher le Rhin de déverser une trop grande quantité de ses eaux dans le Wahal (2). Trajan, entre deux campagnes, fit achever une chaussée par ses soldats au milieu de ces mêmes Marais Pontins où les efforts de tant de souverains se sont épuisés, dans les temps modernes comme dans les temps anciens. Avant Trajan, Antustius Vétus, chargé du commandement des légions dans la Germanie, avait entrepris de joindre par un canal la Saône à la Moselle ; l'envie l'empêcha de mettre à exécution ce grand dessein, et ce canal, l'un des plus nécessaires cependant à la bonne viabilité du territoire français, reste encore à commencer (3).

(1) Aujourd'hui encore ce canal établit la communication du Rhin avec l'Yssel, de Huissen à Doesburg.

(2) Au détriment de la branche droite.

(3) La jonction de la Saône à la Moselle peut s'opérer, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire de la Marne, au moyen du canal de la Marne

Voici un fait certainement qui montre la participation des légions à la construction de monuments de pur agrément et de luxe. Dans une description des monuments de la Haute-Vienne est rapportée une inscription trouvée à Rome en 1739, où il est dit que les 20[me] et 14[me] légions ont dédié les arènes de Limoges dont elles avaient édifié une longueur de 2,000 pas, au divin empereur César Titus-Ælius-Adrianus.

Probus fut peut-être celui des empereurs qui employa le plus les troupes à des travaux publics de toute espèce, tels que des défrichements, des plantations. Lorsque ce malheureux prince à qui la Gaule doit tant, fut assassiné, c'est que ses soldats étaient rebutés des desséchements qu'il leur faisait opérer dans la vallée de la Save auprès de Sirmium, non loin du confluent de cette rivière avec le Danube (1).

Il est donc établi que les armées romaines, du

au Rhin qui coupe la Moselle. Le tracé par la Marne importe à l'industrie métallurgique, hautement recommandable, de la Champagne.

(1) Voici ce qu'on lit dans l'*Histoire de la Décadence de l'Empire romain*, par Gibbon, chapitre XII, sur les travaux de Probus :

« Probus employait constamment les légions à des travaux utiles. Lorsqu'il eut le commandement de l'Égypte, il exécuta plusieurs ouvrages considérables, qui contribuèrent à la splendeur et à l'avantage de cette riche contrée. Il perfectionna la navigation du Nil, si importante pour Rome elle même. Des temples, des ponts, des portiques et des palais furent construits par les mains des soldats, devenus tour à tour architectes, ingénieurs et cultivateurs. On rapporte d'Annibal que, dans la vue de garantir ses troupes des suites funestes de l'oisiveté, il les força de planter un grand nombre d'oliviers le long des côtes d'Afrique. Guidé par le même principe, Probus exerça ses légions à couvrir de vignes les côteaux fertiles de la Gaule et de la Pannonie... Un vaste terrain, connu sous le nom de mont Almo, situé aux environs de Sirmium, son pays natal, ne présentait de tous côtés que des marais infects ; il fut converti en riches pâturages. On parle encore d'un autre endroit entièrement défriché par ses troupes. »

moins sous les empereurs, se livraient à des travaux non-seulement militaires, mais civils, et qu'elles pratiquaient ces derniers sur une vaste échelle.

Les commandants des armées romaines, quand ils appliquaient ainsi leurs soldats aux travaux publics de toute espèce, étaient guidés par une pensée militaire. Ils avaient un motif légitime, impérieux même, que néanmoins les gouvernements européens n'ont pas assez présent à l'esprit, celui d'endurcir les soldats à la fatigue. Les troupes qui ont travaillé sont plus robustes; elles sont mieux en état de faire des marches; elles arrivent fraîches devant l'ennemi, après avoir parcouru de grands espaces. Montesquieu l'a remarqué, les armées anciennes ne laissaient pas derrière elles ces nuées de traînards et d'éclopés qui, de son temps, marquaient la trace des armées européennes. Ce serait ici le cas de dire que la plus magnifique armée que la France ait jamais eue, cette armée d'Austerlitz, qui franchit aussi de longues distances, en se maintenant aussi intacte que les armées romaines, avait été préparée non-seulement par d'anciennes victoires, mais par les travaux du camp de Boulogne.

Les généraux romains étaient donc persuadés que les soldats qui travaillent sont de meilleurs soldats. A ce motif militaire se joignaient des raisons politiques; et ici, Messieurs, je vous lirai un extrait d'un livre plein d'érudition et qui tire beaucoup de charme de sa naïveté (1) :

« ..... Les capitaines généraux des armées romai-

(1) *Histoire des Grands Chemins de l'Empire romain*, par Nicolas Bergier, avocat au siége présidial de Reims, pages 568 et 569.

nes, tant sous la république populaire que monarchique, reconnaissant les maux qui peuvent naître de cette hydre de volupté et de paresse, aussitôt que par les armes ils s'étaient acquis quelque temps de paix et de repos, ils ne détenaient pas pour cela leurs armées à rien faire, mais les employaient en quelques ouvrages, soit de plaisir, soit de profit, soit de nécessité. Entre autres Corbulo, l'un des capitaines de Néron, craignant que les légions qu'il avait en Hollande ne vinssent à se rendre lâches et paresseuses, il les employa à faire une grande fosse entre la Meuse et le Rhin, pour éviter les débordements de l'Océan; mais principalement *ne miles otium indueret*, comme parle Tacite. Pompeius Paulinus, sous le même Néron et au même pays, mit ses soldats à continuer une digue ou levée de terre, auparavant commencée par Drusus, autant pour les tirer de l'oisiveté que pour retenir le Rhin dans son canal, ainsi que nous apprenons du même auteur, disant : *Ne tamen segnem militem attineret, ille inchoatum ante tres et sexaginta annos à Druso aggerem coercendo Rheno absolvit.*

» Mais entre autres exercices que les chefs des armées romaines donnaient aux soldats, c'étaient les ouvrages des chemins pavés. Ce qui commença bientôt après que l'invention de paver des chemins par les champs fut mise au monde. Flaminius (qui fut le premier après Appius Cœcus à faire des grands chemins par l'Italie) étant consul et ayant vaincu et réduit sous le joug plusieurs nations de l'ancienne Ligurie, se voyant en repos pour quelque temps, ne laissa pas ses gens de guerre oisifs : mais, pour les tenir continuellement en exercice, les employa à paver un grand chemin de Bologne à Arezzo, ainsi

qu'auparavant il en avait fait un de Rome à Rimini. Livius nous le raconte ainsi au livre 39 de son histoire, où se lisent ces mots..... *Ne in otio militem haberet, viam à Bononiâ perduxit ad Arretium.*

» Longtemps depuis, la même pensée tomba en l'esprit d'Auguste César, lequel, ayant vaincu Lépidus et Marc Antoine, et réduit toute la puissance romaine sous la domination de son empire, se voyant en pleine paix, ferma le temple de Janus, pour signe d'une tranquillité universelle par tout le monde. Mais, ayant sur les bras grand nombre de légions destinées à la garde de ses frontières, afin que les soldats dont elles étaient composées ne vinssent à se corrompre au calme d'une si profonde paix, comme fait une eau croupissante, et pour empêcher que l'oisiveté ne leur donnât occasion d'exciter des séditions à l'encontre de ceux qui leur commandaient, il s'avisa de leur donner force exercice, et les mettre tous à faire de grands chemins de l'un des bouts de son empire à l'autre : employant les mêmes mains avec lesquelles il avait dompté les hommes, à dompter les monts et les rochers, et à surmonter mille difficultés qui ne se pouvaient vaincre, sinon par ceux qui avaient auparavant vaincu tout le monde.

» Encore fut-il nécessaire de joindre à ce travail les vaincus avec les vainqueurs, et d'y embesogner les peuples de chacune province avec les soldats légionnaires pour venir à bout de cet ouvrage, qui, de tous les ouvrages faits de main d'homme, est (sans difficulté) le plus grand et le plus admirable. Par ce moyen Auguste fit une œuvre très-utile à son empire et à tout le genre humain, et évita de grands maux qui

pouvaient sourdre des séditions que l'oisiveté fait naître parmi les armées et les peuples oisifs. C'est pourquoi Tacite dit, que tels et semblables ouvrages se font, partie par nécessité, et partie pour exterminer l'oisiveté hors des camps militaires: *Ex necessitate aut adversùs otium castrorum.* »

Je m'arrête sur ces expressions de Tacite : *ex necessitate, aut adversùs otium castrorum.* Les empereurs romains et leurs généraux faisaient travailler leurs soldats, parce qu'il y avait des travaux nécessaires ou pour combattre l'oisiveté des camps. Je vous signale ces motifs, et il sera bon de nous les rappeler, quand nous serons arrivés aux temps modernes; car, si, de nos jours, d'autres motifs particuliers à notre temps plaident pour l'application de l'armée aux travaux publics, les motifs des temps anciens n'ont pas cessé d'exister.

Il n'est pas inutile de remarquer que cet emploi des armées romaines sur une grande échelle et avec continuité ne fut guère possible que sous les empereurs. Dans les premiers siècles de Rome, l'armée ne se recrutait pas parmi toutes les classes de la population; et n'était pas soldat qui voulait. Servius Tullius, après avoir achevé le dénombrement et définitivement arrêté le classement des citoyens n'admit au service militaire que ceux des cinq premières classes; il en écarta non-seulement les esclaves, mais les hommes libres de la sixième classe, parce qu'ils n'étaient pas en état de se pourvoir d'armes et de subvenir à leur entretien pendant la guerre, et sans doute aussi parce qu'on ne se souciait pas de remettre la force militaire entre leurs mains. Le service était temporaire; il finissait avec la campagne.

Le citoyen, libre de ses devoirs guerriers, ne consacrait aux exercices du Champ de Mars que ses moments de loisir. On comprend, dit un auteur qui a traité avec talent la question de l'application de l'armée aux travaux publics (1) : « qu'avec une telle organisation l'armée ne pouvait se livrer à aucun grand travail d'utilité publique. Les monuments élevés sous les rois, les aqueducs et les égouts terminés sous Tarquin le Superbe, furent construits par les esclaves et par le bas peuple. » Ce ne fut que sur la fin de la république que tous les citoyens indistinctement entrèrent au service, et ce fut seulement sous les empereurs que les armées furent principalement composées de prolétaires, c'est-à-dire, d'individus dénués de moyens personnels d'existence.

Les adversaires de l'application de l'armée aux travaux publics disent que les armées romaines témoignèrent à diverses époques du mécontentement contre les travaux publics, ils rappellent notamment l'assassinat de Probus par ses soldats; d'où ils concluent que les armées actuelles se sentiraient vivement blessées dans leur dignité ou dans leurs droits, si on leur imposait ces travaux.

A cette objection, la réponse est facile. Les séditions dans les armées romaines étaient inconnues sous la république; elles étaient de même des accidents sous l'empire, excepté, ainsi que nous l'avons fait remarquer déjà, pour la nomination des empereurs, où les soldats intervenaient trop souvent, excités par les largesses de chefs ambitieux. Mais, pour tout autre sujet que celui-là, les révoltes de ces armées furent en

(1) M. le général Oudinot.

très-petit nombre ; et dès lors elles n'ont pas plus de force contre l'application de l'armée aux travaux publics qu'une coalition d'ouvriers n'en aurait de nos jours pour prouver que notre système manufacturier est une rébellion organisée.

Ainsi l'exemple du plus grand empire qui, jusqu'à nous, se soit élevé dans le monde, loin d'infirmer l'idée de l'application de l'armée aux travaux publics, témoigne en sa faveur. Et cependant, à cette époque, les travaux manuels et généralement les labeurs industriels étaient placés sous le coup d'une réprobation. Quand donc il serait vrai qu'ils eussent inspiré une vive et permanente répugnance aux soldats romains, il n'en faudrait rien conclure de semblable pour notre époque, où le travail est honoré, et où, selon ses degrés divers d'importance, il crée des titres divers mais incontestés à la considération de tous les hommes.

ONZIÈME LEÇON.

Application de l'armée aux travaux publics. — Moyen âge et temps modernes.

SOMMAIRE. — L'état social du moyen âge ne se prêtait pas à l'application des armées aux travaux publics: les travaux des siéges eux-mêmes étaient exécutés à cette époque par des pionniers qui n'étaient pas soldats, ce qui entraînait des inconvénients. — Siége de Boulogne par Montluc, premier exemple de travaux militaires exécutés par des soldats; siége d'Amiens par Henri IV; règlements de Henri IV et de Louis XIII sur l'emploi des troupes dans les travaux des siéges; construction de places fortes par l'armée sous Louis XIV et sous Napoléon. — Première application des troupes aux travaux civils; canal de Briare commencé sous Henri IV; aqueduc de Maintenon, sous Louis XIV: canal de la Lys à l'Aa exécuté sous le même prince; canal du Centre, sous Louis XVI. — Sous l'ancien régime, l'application de l'armée aux travaux publics était une exception; sous le régime actuel, elle semble pouvoir se généraliser. — Routes stratégiques de l'Ouest; coopération de l'armée à leur confection en 1835 et 1836. — Médiocre succès de cette expérience, sous le rapport de l'économie; causes de ce résultat; détails relatifs au département de la Mayenne. — Construction, en 1837 et 1838, du pont suspendu de la Roche-Bernard; travailleurs militaires choisis parmi les hommes de bonne volonté; résultats excellents, sous le rapport du travail; perte, sous le rapport financier; on aurait pu l'éviter; calculs à ce sujet. — Expérience des fortifications de Paris, vaste et satisfaisante.

MESSIEURS,

Dans la séance précédente, nous avons jeté un coup d'œil rapide sur les travaux publics exécutés par les armées romaines; nous avons vu ces armées y préluder par des ouvrages militaires sous la république, alors que la guerre ne leur laissait pas de relâche, puis, dans les temps plus tranquilles de l'empire, se livrer plus en grand aux constructions, et se consacrer aux travaux civils qu'elles avaient négligés jusque-là; nous avons reconnu que, dans l'esprit des empereurs, cette occupation des troupes était principalement un moyen de maintenir la discipline parmi les

soldats, un préservatif contre l'oisiveté et contre les germes de rébellion qu'elle fait éclore ; enfin nous avons constaté les résultats utiles de cet emploi des forces guerrières, dans une société essentiellement militaire cependant, où le travail matériel était avili.

Faisons un pas de plus dans l'histoire. La société du moyen âge, qui s'offre la première à notre examen, ressemblait sous plus d'un rapport à cette société romaine à laquelle elle avait succédé, dans les ruines de laquelle elle avait fait son gîte. Si, chez les Romains, le travail matériel était le lot des esclaves, chez les peuples du moyen âge il était le partage des serfs. Encore, il faut le remarquer, chez les premiers la culture de la terre échappait pour l'homme libre à l'avilissement de toute industrie, tandis que, chez les seconds, elle était enveloppée dans le discrédit général du travail. Il n'y avait de noble que la profession des armes ; seule, elle était digne de ces fiers et grossiers conquérants.

En conséquence, les armées du moyen âge éprouvaient un éloignement extrême pour le travail, et l'idée de le leur imposer ne se présentait même pas à l'esprit de leurs chefs. Rien chez elles de cette forte organisation, de cette discipline, de cette vigilance qui avaient distingué les armées romaines ; elles ne se gardaient pas comme celles-ci, elles n'entouraient pas le soir leurs campements de ces fossés larges et profonds qui semblaient destinés à marquer à la postérité la place où toute armée romaine avait passé une nuit. Les armées du moyen âge ne faisaient d'efforts qu'aux jours de bataille ; même jusqu'à une époque assez moderne, les hommes de guerre ne prati-

quaient pas les travaux matériels de la guerre, réputés indignes d'occuper les bras des guerriers. Dans les campements et dans les siéges, les terrassements étaient exécutés, et, comme on dirait aujourd'hui, la tranchée était ouverte par des pionniers qui n'étaient pas soldats, et qui étaient méprisés par la troupe. C'étaient de malheureux paysans, arrachés à leurs familles, traînés par les armées bon gré mal gré, et pour ainsi dire à la chaîne. Un jour vint cependant, où l'invention de l'artillerie changea totalement le système des fortifications et la méthode des siéges; il fallut faire l'attaque des places plus à couvert, et, par conséquent, en opérant beaucoup plus de mouvements de terres. Ce surcroît de besogne retomba d'abord sur les pauvres habitants des campagnes, dont on forma des corps de pionniers quelquefois très-nombreux; et, fait étrange, il paraît que les abbés et les évêques furent particulièrement chargés de fournir un contingent de pionniers aux armées royales. L'usage de faire suivre les armées par de semblables corps était universel en ce temps-là; on le trouve non-seulement dans la chrétienté, mais chez les Turcs, qui étaient alors formidables à la guerre; il est constaté par l'histoire que telle de leurs armées, entrant en campagne contre les Allemands, menait à sa suite 80,000 pionniers qu'on appelait des *guastadours*.

De là, on le conçoit aisément, des désordres, et surtout des mécomptes pour les généraux. Comment compter sur ces hommes? Ouvriers par force, ils n'avaient pas de cœur à l'ouvrage. Contraints d'abandonner leurs familles dans le dénûment, pour s'exposer au fer et au feu de l'ennemi et aux dédains des

soldats, sinon à leurs mauvais traitements, ils servaient mal et saisissaient la première occasion de déserter. Il firent manquer ainsi plus d'une campagne, et l'on sentit la nécessité de les remplacer.

On vit enfin, comme c'était inévitable, les hommes de guerre exécuter les terrassements des siéges. Le premier exemple en fut donné en l'année 1546 par le capitaine français Montluc, qui se signala dans nos guerres de religion. Il assiégeait Boulogne, ou, pour mieux dire, il faisait construire une citadelle devant cette ville pour l'observer et la contenir. Les paysans pionniers, cédant à leur penchant habituel, disparurent une belle nuit. Montluc, resté seul avec ses soldats, voulut faire travailler ceux-ci; ils s'y refusèrent d'abord; mais le vin et l'argent les rendirent plus traitables; et ainsi, à cette occasion, une grande innovation se trouva introduite dans nos armées.

Cinquante ans après, en 1597, Henri IV, assiégeant Amiens, employait comme pionniers, ainsi que c'était encore la coutume, des paysans qui faisaient mollement ce dangereux métier, où, pour eux, il n'y avait pas, à côté du péril, la noble compensation de la gloire. La place était défendue par des troupes espagnoles braves, infatigables, qui, dans de fréquentes sorties, décimaient et dispersaient les travailleurs et détruisaient les travaux. Henri IV n'était pas seulement clairvoyant; il avait le cœur bon; il aimait ses sujets, il aimait surtout les paysans. Il sentit que c'était barbarie que d'exposer ainsi ces malheureux aux coups de l'ennemi, et que c'était de peu de profit. Il fit un règlement, en vertu duquel les travaux militaires devaient être exécutés désormais par les hommes de

guerre ; et le siége d'Amiens fut conduit en conséquence. Mais, pour échauffer un zèle nécessairement un peu tiède, il attacha un salaire à ces labeurs, et en outre il déclara que la somme totale qui y était affectée, serait répartie à la fin du siége entre les survivants, instituant ainsi entre eux comme une tontine glorieuse. Louis XIII, au siége de Saint-Jean d'Angely, renouvela le règlement de son père. Depuis ce moment, le pli fut pris. Ainsi la poltronnerie des pionniers d'Amiens, jugée, il est vrai, par Henri IV et par Sully, produisit un résultat équitable et avantageux à la classe intéressante des paysans.

Une fois qu'on est entré dans une voie, on y avance naturellement, lorsqu'elle est bonne. Louis XIV alla plus loin que Henri IV ; il consacra, par un règlement général d'administration, le principe que les travaux des places fortes, y compris la construction même, seraient faits autant que possible par les soldats. Sous lui, un grand nombre de places furent établies par les soins de Vauban. L'illustre ingénieur avait imaginé un nouveau système de fortifications, et il avait été chargé de le mettre en pratique sur toutes nos frontières. Dans cette œuvre, il employa souvent les troupes ; et l'on vit une armée de trente mille hommes camper autour de Dunkerque pour fortifier cette importante position.

Ainsi un pas de plus avait été fait. L'armée ne se bornait plus à exécuter les travaux des siéges en temps de guerre, elle construisait des places fortes en temps de paix. Depuis lors elle a été appliquée à l'établissement d'un certain nombre de forteresses, notamment sous Napoléon. En 1803 et 1804, pendant que Belle-Ile était bloquée par une flotte anglaise, la garnison

effectua beaucoup de travaux. On occupa de la même manière, au camp de Boulogne, les troupes qui se trouvèrent préparées par ces fatigues aux merveilles de la campagne d'Austerlitz. Napoléon voulut ériger en Italie une forteresse immense, celle d'Alexandrie; elle s'éleva par les efforts des soldats qui y furent employés sur une très-grande échelle. A Modlin en Pologne, durant le séjour de Napoléon dans cette contrée, on fit de même beaucoup travailler les soldats. Enfin, vers la fin de l'empire, lorsque l'île de Corfou fut investie par les escadres anglaises, comme l'avait été Belle-Ile, les officiers du génie, manquant de travailleurs, recoururent à l'armée pour les fortifications nécessaires à la défense, et l'armée répondit fort bien à leur appel.

Voilà spécialement pour les travaux militaires.

Les premiers essais de l'application de l'armée aux travaux civils remontent à Henri IV. Sous ce prince, sincèrement ami des améliorations, le premier canal à point de partage qui ait été creusé en Europe, celui de Briare, fut conçu et en partie exécuté. L'ingénieur Hugues Crosnier, qui en dirigeait la construction, reçut de Henri IV, pour l'aider, un corps de troupes de six mille hommes. C'était en 1605.

Depuis cette époque, on trouve beaucoup d'exemples semblables. Louis XIV, ayant eu l'idée de conduire à son fastueux Versailles, qui manquait d'eau et qui en manque encore, la rivière d'Eure, 30,000 hommes, placés sous la direction de Vauban, furent mis à l'œuvre. Ainsi s'éleva ce bel aqueduc de Maintenon, qui n'a pas rempli sa destination et qui sert seulement à produire un effet pittoresque dans le paysage. En 1665, un canal, situé dans le département du Nord, entre

la Lys et l'Aa, fut achevé par 1,600 soldats, qu'on avait barraqués sur les lieux et qui se relayaient de trois en trois semaines. Sous le règne de Louis XVI, durant les trois années de 1783 à 1786, trois régiments furent occupés à la construction du canal du Centre qui rattache, vous le savez, la Saône à la Loire.

Toutefois cette intervention de l'armée dans les travaux civils se produisait par des faits accidentels et isolés, et n'avait pas le caractère d'un système arrêté par le gouvernement, d'une pensée permanente. Lorsque Henri IV ordonnait à ses troupes de travailler au canal de Briare, c'était, comme il le disait lui-même, parce que le pays était dénué de bras, et que la corvée, à laquelle il eût fallu sans cela recourir, eût été une charge trop lourde pour le pauvre peuple. Sous Louis XIV, le même motif fut allégué dans un règlement relatif à des travaux semblables exécutés par les soldats en 1666.

La question se présente autrement à l'époque où nous sommes.

La société, qui se forme depuis la révolution de 1789, est gouvernée par d'autres règles que celle de l'ancien régime. Il n'y a plus dans l'État deux nations; il n'y en a qu'une. Le travail n'est plus flétri, il est honoré et respecté; sous ses diverses formes, il ouvre toutes les carrières, il est un titre à toutes les distinctions. Les œuvres pacifiques ne cèdent dans l'opinion le premier rang à aucune autre. En un tel état de choses, l'application de l'armée aux travaux publics devait cesser d'être envisagée comme une exception fortuite, comme une ressource transitoire.

En effet, aussitôt que la révolution de 1830 eut as-

suré le triomphe définitif des idées de 1789, la question de l'application de l'armée aux travaux publics surgit avec éclat. Contradiction singulière! La révolution de 1830, quoiqu'elle ait obligé les divers gouvernements de l'Europe à l'entretien d'un état militaire considérable, n'en a pas moins fait éclore, au sein de chacun des peuples, la pensée d'une grande et noble paix. Jamais la passion des améliorations pacifiques ne fut plus ardente qu'elle ne l'est devenue depuis lors. A cette occasion, en France, dès que le calme eut été un peu restauré, on vit non-seulement les penseurs et les novateurs, mais les hommes d'État s'occuper sérieusement de l'application des troupes aux travaux publics; et un essai fut solennellement proposé aux chambres, en 1833, par le gouvernement.

C'était à propos d'une loi qui fut votée avec acclamations, celle qu'on nomma des *cent millions*, parce qu'elle affectait une somme d'environ cent millions, en effet, aux travaux publics. Un des articles de cette loi disposait qu'un système de routes serait tracé dans les départements de l'Ouest. Ces nouvelles voies de communication, dont la destination était d'empêcher le retour de la guerre civile, reçurent le nom de *routes stratégiques;* elles comprenaient un développement de 1,461 kilomètres, et une somme de 12 millions leur était consacrée; il fut résolu que les soldats coopéreraient à leur exécution, afin d'éclairer par une grande expérience le problème de l'application des troupes aux travaux civils.

Les ministres de la guerre et des travaux publics prirent de concert des mesures pour organiser cette opération. Pendant les deux années 1835 et 1836, des

détachements passablement forts furent mis à la disposition des ingénieurs des ponts et chaussées, qui étaient restés chargés de l'exécution. Le nombre des soldats employés fut, en 1835, d'environ 1,375 dans quatre départements, la Loire-Inférieure, la Mayenne, la Vendée, Maine-et-Loire; en 1836, il fut de plus de 1,600 dans cinq départements, la Loire-Inférieure, la Mayenne, la Vendée, Maine-et-Loire et les Deux-Sèvres. Les journées fournies par les soldats s'élevèrent, en 1835, à 83,366, et, en 1836, à 177,289. Les travaux exécutés représentèrent en salaires une somme de 155,474 fr. en 1835, et de 258,873 fr. en 1836.

Les résultats de cette tentative ne furent point satisfaisants sous le rapport de l'économie; l'emploi des troupes ne diminua pas les charges du trésor; il les accrut même à un degré marqué dans certains départements. Il fut reconnu que les mêmes travaux, exécutés par les entrepreneurs ordinaires, auraient coûté, en 1835, 145,352 fr. seulement, au lieu de 155,474 fr., et, en 1836, 222,592 fr., au lieu de 258,873 fr. Encore, dans les sommes indiquées ici comme représentant la dépense occasionnée par la troupe, ne sont compris ni les frais de campement, ni les frais de route, ni divers accessoires laissés à la charge du ministère de la guerre; de sorte que, s'il fallait s'en rapporter à cette expérience, l'application de l'armée aux travaux publics serait, sous le rapport financier, une entière déception.

Il est nécessaire d'examiner de près ces résultats, afin de reconnaître si le mécompte ne doit pas être attribué à l'imperfection du mode qui fut adopté. Et telle en est, en effet, l'explication véritable.

Le règlement conformément auquel les troupes furent employées aux routes stratégiques de l'Ouest, n'avait pas été conçu de manière à ménager les intérêts du trésor, il s'en faut de beaucoup. Ainsi, en vertu de l'arrangement conclu entre le ministre de la guerre et le ministre des travaux publics, il était statué que les troupes ne pourraient être détachées de leurs corps que par bataillon ou au moins par compagnie, c'est-à-dire, que tous les hommes, invalides ou robustes, de mauvaise ou de bonne volonté, seraient également employés sans distinction. Cette disposition était évidemment contraire à une exécution économique. Il était dit que les travaux, effectués autant que possible à la tâche, seraient rétribués par analogie, comme ceux de même nature faits dans le pays par les ouvriers civils ; cette clause seule écartait toute chance d'économie. Des indemnités assez fortes étaient allouées aux officiers ; elles étaient de 60 fr. par mois pour les chefs de bataillon, de 45 pour les capitaines, de 30 pour les lieutenants et les sous-lieutenants. Or, les officiers ne pouvaient être utiles que pour la police, et pourtant il avait été stipulé que les bataillons et les compagnies marcheraient avec leur état-major complet. Pour solder ces indemnités et couvrir divers autres frais, une retenue d'un dixième était opérée sur le prix du travail ; elle se trouva insuffisante, et il fallut y suppléer.

Au lieu d'être confiée aux officiers du génie qui portent l'épaulette, et qu'à ce titre les soldats regardent comme leurs supérieurs, la direction des travaux avait été remise à des fonctionnaires civils, qui n'ont pas l'habitude de commander aux soldats, ou, pour mieux dire, auxquels les soldats n'ont pas l'ha-

bitude d'obéir, aux ingénieurs des ponts et chaussées. De là, malgré le zèle et les lumières de ceux-ci, des froissements entre les chefs réels de l'œuvre et les chefs de la troupe. Quoiqu'ils reçussent un supplément de solde, les officiers, sur lesquels les soldats se règlent, manquaient souvent de bonne volonté. La surveillance s'en ressentait, et la besogne pareillement.

La clause en vertu de laquelle un soldat était rémunéré sur le même pied qu'un bon travailleur du pays, n'était pas juste; car le soldat est logé et entretenu par l'État, et il n'a pas de famille comme l'ouvrier. Mais, outre qu'elle n'était pas fondée en justice, elle entraînait forcément l'insuccès financier de la tentative.

Financièrement donc on réussit mal en 1835 et 1836 dans l'application des troupes aux travaux publics, pour avoir choisi un mode fort imparfait d'exécution. Ce ne fut cependant pas au même degré partout. Dans quelques départements, le surcroît de dépense fut très-faible. Il fut assez considérable dans la Mayenne, et malheureusement ce département est le seul sur lequel des détails circonstanciés aient été publiés. D'après un écrit de l'ingénieur des ponts et chaussées qui y était chargé des routes stratégiques, M. Collignon, les mêmes ouvrages qui, en 1835, avaient coûté à l'État 48,705 fr., ne lui seraient revenus qu'à 38,457, s'ils eussent été exécutés par des ouvriers ordinaires; et de même, en 1836, on avait dépensé 50,989 fr. au lieu de 35,553; de sorte que l'excédant est, en 1835, de 23 pour 100, et, en 1836, de 32 pour 100, ou du tiers. Pour l'année 1836, où le désavantage a été le plus marqué,

signalons ce fait, qu'on avait employé les soldats à casser des pierres, métier qu'aucun d'eux n'avait jamais fait, tandis que beaucoup, ayant été laboureurs, s'entendaient à remuer des terres.

En définitive, de l'expérience des routes stratégiques, telle qu'elle a été combinée, il serait prématuré de tirer une conclusion quelconque contre l'application de l'armée aux travaux publics.

Peu de temps après, en 1837 et 1838, un nouvel essai eut lieu dans la même région de l'Ouest. Sur un point du département du Morbihan, à la Roche-Bernard, on construisait un pont suspendu, l'un des plus beaux qui existent sur le continent européen. L'ingénieur, M. Leblanc, voulut répéter la tentative de l'emploi des soldats, en profitant des indications fournies par les routes stratégiques. Il demanda des détachements de troupes, mais il ne les accepta que sous des conditions différentes, nommément sous celle-ci, qu'on ne lui donnerait que des hommes de bonne volonté. Il put obtenir ainsi d'une même quantité de bras une bien plus grande quantité de travail. Les soldats, qui étaient au nombre de 130 pendant la première année, et de 100 pendant la seconde, furent, dit-il, d'excellents manœuvres; ils produisirent plus que les ouvriers civils; ils excitèrent l'émulation de ceux-ci. Obligés au silence par les sous-officiers qui les surveillaient, ils empêchaient par leur exemple le reste des travailleurs de perdre du temps en conversations. Cependant, tout compte fait, M. Leblanc reconnaît qu'il y a eu une perte, en ce sens que, pour un mois, par exemple, celui de juin 1838, qui a donné des résultats moyens, en comprenant les frais de toute nature, indemnités des of-

ficiers et sous-officiers, frais de route et de logement, et dépenses diverses à la charge du ministre de la guerre, la journée est revenue à 1 fr. 61 c., quoique, dans le pays, le salaire ne soit que de 1 fr. 40c., et que même l'entrepreneur comptât pour la journée effective du soldat 1 fr. 25 c. seulement. C'est donc un sacrifice d'au moins 21 centimes par tête; mais, ajoute M. Leblanc, on eût pu l'éviter en employant moins d'officiers pour surveiller les soldats, et en écartant divers frais accessoires.

M. Leblanc présente à cette occasion un calcul fort détaillé, dont je reproduirai seulement la conclusion. A supposer pour la main-d'œuvre une valeur moyenne de 1 fr. 50, ce qui est exact pour la plupart des départements, il serait possible, tous prélèvements opérés pour indemnité aux officiers, frais de campements, etc., de réaliser une économie au profit de l'État. En comptant à chacun des hommes 40 centimes par jour en argent, et en mettant pour chacun d'eux 43 centimes à la caisse d'épargne, de manière à lui former un pécule qui lui serait délivré à sa sortie du service, la somme qu'on pourrait épargner à l'État ne serait pas de moins de 40 centimes par journée (1).

Ce calcul, Messieurs, me paraît parfaitement plausible, sauf en un point. M. Leblanc admet, chose pourtant contestable, qu'un ouvrier militaire fera par jour autant de travail qu'un ouvrier civil. C'est vrai pour quelques régiments, pour ceux du génie par exemple; mais c'est douteux pour l'infanterie. Le génie est une arme pour laquelle on choisit des

(1) *Description du pont de la Roche-Bernard*, pages 174 et suivantes.

hommes plus robustes et plus exercés que les autres. Dans l'opération du recrutement, on écrème pour ainsi dire chacune des classes au profit du génie, de l'artillerie et de la cavalerie; le reste des levées va dans l'infanterie, de sorte que cette arme, qui est cependant la force de l'armée, se trouve composée d'hommes moins vigoureux que ceux des armes spéciales. Un soldat d'infanterie, en moyenne, ne représenterait donc pas, au travail, un ouvrier terrassier. M. Leblanc suppose, à la vérité, qu'on fera un choix, assez sévère même, parmi les soldats. C'est ainsi qu'il avait procédé lui-même : « Tous les travailleurs, » dit-il, avaient été *choisis parmi les hommes de bonne » volonté* des deux régiments; c'est dire assez qu'on » ne rencontrait parmi eux presque aucun cordon- » nier, tailleur, bijoutier, et autres hommes à états » sédentaires, étrangers au maniement de la pelle ou » de la pioche. » Bien plus il voudrait qu'on formât des régiments spéciaux de travailleurs où entreraient seuls les hommes en état d'y figurer. Un autre fait à prendre en considération, c'est que nos soldats sont jeunes, et qu'ils sont loin d'être parvenus à la force de l'âge, à la pleine puissance de leurs muscles. On estime que, dans beaucoup de nos départements, l'homme n'est à l'état viril qu'à vingt-quatre ans; et nous avons sous les drapeaux des jeunes gens de vingt-un.

La conclusion de M. Leblanc serait donc récusable, si on voulait l'appliquer à une grande masse d'hommes indistinctement, et s'il s'agissait d'autre chose que d'une élite de l'infanterie. Hormis ce cas exceptionnel, il semble difficile d'obtenir pour l'État, ainsi qu'il l'annonce, un bénéfice de 40 cen-

times, après le prélèvement de 27 centimes et demi pour frais généraux et indemnités diverses, de 40 centimes et demi pour le soldat, auquel ils seraient remis de la main à la main, et de 43 centimes pour la caisse d'épargne. Néanmoins ces diverses allocations prélevées offrent assez de marge, les deux dernières surtout, pour pouvoir être réduites, de manière à laisser à l'évaluation de l'économie au profit de l'État, telle que l'a présentée M. Leblanc, une exactitude suffisante.

Depuis l'expérience de la Roche-Bernard, une autre, beaucoup plus vaste, a été commencée et se poursuit sous nos yeux, c'est celle des fortifications de Paris. Conçue sur d'autres bases et pratiquée sous d'autres auspices que celles qui l'avaient précédée, elle a été beaucoup plus satisfaisante sous tous les rapports. Cette grande tentative qui offre, pour la seule année 1842, la quantité énorme de 1,300,000 journées fournies par les soldats, et, à côté de cet immense travail, une économie difficile à évaluer en chiffres, mais réelle, incontestable, fera l'objet de notre prochaine leçon.

DOUZIÈME LEÇON.

Concours de l'armée française aux travaux des fortifications de Paris.

SOMMAIRE. — Cette nouvelle expérience a été entreprise sur de meilleures bases que celle des routes stratégiques de l'Ouest. — Le prix de la journée du soldat a été réduit aux deux cinquièmes de celui des ouvriers civils, et le commandement des travaux s'est trouvé de droit entre les mains des officiers du génie. — Résultats de la campagne de 1842 sur la rive droite de la Seine : 1° terrassements à la tâche et à la journée; 2° maçonnerie ; 3° travaux pour le compte des entrepreneurs. — Quantité de matériaux consommée par les fortifications de Paris : les troupes ont été appliquées à l'extraction des pierres ; avantages de cette mesure. — Détails sur les travaux exécutés par les soldats du génie ; économie remarquable qui résulte de l'emploi de ces soldats. — L'emploi des soldats présente une économie considérable ; il est vrai que cette économie se change en une perte, si l'on tient compte des frais de baraquement et des indemnités diverses ; mais une hausse des salaires eût été inévitable si l'on n'eût employé les troupes, et ainsi l'emploi des soldats a positivement procuré à l'État une économie. — Autre économie sur les matériaux. — La puissance de travail, chez les soldats, s'accroît par l'exercice ; supériorité constatée des soldats éprouvés sur les soldats novices. — Inconvénient de la direction des travaux par des chefs autres que les officiers directs de la troupe employée ; conséquences qu'on peut en tirer au sujet de l'éducation des officiers d'infanterie ou du nombre des régiments du génie, en France. — Dans les exemples, cités ici jusqu'à ce moment, de l'application de l'armée aux travaux publics, la coopération des soldats aux travaux n'est pas le but unique de leur présence sur les ateliers. — Institutions ayant pour objet d'utiliser d'une manière constante les soldats. — Exemples en Autriche et en Suède.

MESSIEURS,

Les fortifications de Paris, l'une des plus gigantesques constructions que les hommes aient jamais tentées, s'exécutent en partie par le concours des troupes : c'est de l'emploi de l'armée en cette circonstance que je vous entretiendrai aujourd'hui.

Le gouvernement, cette fois, avait pour s'éclairer des expériences toutes récentes, et principalement celle des routes stratégiques de l'Ouest. On était d'accord sur les causes qui avaient empêché cette dernière de

réussir. Tout le monde reconnaissait que, si elle n'avait pas eu plus de succès, il fallait s'en prendre au salaire excessif qui avait été accordé aux soldats, et à ce que la direction des travaux avait été remise à des fonctionnaires civils. M. le ministre de la guerre évita le premier de ces deux écueils en statuant que, dans les fortifications, les soldats ne recevraient que les deux cinquièmes du salaire des ouvriers civils. Cette disposition n'était point arbitraire, elle n'était pas même une innovation qui pût mécontenter l'armée. En matière de travaux militaires, la proportion des deux cinquièmes de la journée d'un ouvrier civil est depuis longtemps admise pour la rémunération des soldats. Quant à la direction, il ne pouvait y avoir aucune difficulté. Dans tous les travaux de fortification, elle appartient de droit aux officiers du génie qui portent l'épaulette et que le soldat est naturellement disposé à reconnaître pour ses chefs.

L'expérience des fortifications de Paris se présentait donc sous les meilleurs auspices. Elle s'accomplissait, d'ailleurs, sous les yeux de M. le ministre de la guerre lui-même. Le ministre était en mesure de se rendre un compte immédiat de tous incidents et d'obvier aussitôt à tout embarras. L'essai, enfin, a eu lieu sur une grande échelle : l'année dernière (1842), le nombre des journées de dix heures de travail fournies par les soldats s'est élevé au chiffre énorme de 1,300,000.

J'ai cherché à me procurer quelques renseignements détaillés sur cette campagne à peine close: elle est la plus intéressante à connaître, et les résultats en sont plus concluants que ceux des exercices précédents, parce qu'à l'origine toute entreprise, petite

ou grande, est marquée inévitablement par des tâtonnements et par de fausses manœuvres.

Ce sont donc les résultats de 1842 dont je vais vous présenter l'analyse succincte, en me restreignant à peu près, toutefois, à la rive droite de la Seine, celle où l'on a le plus activement travaillé.

Ces travaux sont de diverse nature ; les fortifications de Paris comprennent, comme toute autre construction, des terrassements et de la maçonnerie. Les terrassements sont presque les seuls ouvrages auxquels on eût employé les troupes sur les routes stratégiques de l'Ouest (1). Dans les fortifications de Paris, ils s'offrent comme la portion la plus considérable de l'œuvre; il y a néanmoins une immense quantité de maçonnerie.

Le nombre des hommes qui, en 1842, ont pris part aux travaux sur la rive droite de la Seine, a été de 12,000 soldats d'infanterie, formant 24 bataillons, et de 870 soldats du génie en 6 compagnies. Il y a eu moyennement 5,620 travailleurs par jour. Le nombre des journées de 10 heures fournies par les troupes pour les terrassements s'est élevé à 408,802; et celui des journées à la tâche, à 219,667. Il a été constaté que les soldats faisaient beaucoup moins que les ouvriers civils; dans l'année 1842 cependant, ils ont produit plus qu'en 1841. La quantité d'ouvrage accomplie par chaque soldat dans une journée de 10 heures était, pour les terrassements à la tâche, en 1841, d'un peu moins de 8 mètres cubes de ce qu'on nomme *terre à un homme* remués et chargés sur les brouettes; en 1842, elle est montée à

(1) On leur avait aussi fait casser de la pierre pour le chargement de la chaussée, avons-nous dit, et elles s'en étaient mal acquittées.

10 mèt. cub. 88, c'est-à-dire à environ 3 mètres cubes de plus. On admet qu'un bon terrassier fait 15 mètres cubes habituellement, et même 18 ou 20 dans les terrains très-faciles; à ce compte, en 1842, un soldat a rempli en moyenne les deux tiers de la tâche habituelle d'un ouvrier civil.

Si l'État, en faisant travailler les soldats, n'avait à débourser rien de plus que ce qui leur est compté à titre de rémunération du travail, l'économie sur les terrassements à la tâche eût été (il s'agit toujours de la seule rive droite), en 1842, de 131,261 fr., 18 c., ou, par journée, de 69 c., ce qui est assez considérable (1). En 1841, ce n'eût été que de 60 centimes (2).

Les résultats n'ont pas été moins satisfaisants en ce qui concerne les terrassements à la journée. D'après les comptes rendus des officiers du génie, l'économie, par journée de travail de 10 heures, a été de 97 centimes; somme qui donne un fort produit, lorsqu'on la multiplie par 158,302 journées; car telle est l'étendue de l'œuvre effective des soldats ainsi employés (3). En 1841, pour 156,000 journées, l'économie n'avait été que de 100,040 fr. soit, par journée, de 64 centimes.

(1) Dans les rapports, on distingue le nombre de journées de 10 heures consacrées au travail proprement dit, et le nombre qui représente le temps de marche pour aller du casernement aux chantiers ou pour en revenir, celui des journées de sous-officiers surveillants, et enfin celui de la garde de police, des tambours et clairons. Les chiffres indiqués plus haut sont les totaux. Le nombre qui représente les journées de 10 heures de travail effectif à la tâche est de 191,452; c'est à ce travail effectif que l'économie signalée ici de 69 c. est rapportée.

(2) Pour calculer cette économie, il faut partir d'un prix normal de la journée. Ce taux d'évaluation a été, en 1842, de 1 fr. 82 c., et, en 1841, de 1 fr. 67 c. pour une journée de terrassier civil.

(3) En comptant le temps de marche, la surveillance, la garde et les tambours et clairons, le nombre des journées serait de 189,135.

La maçonnerie exécutée pendant l'année 1842, remarquable en quantité, ne l'est pas moins en qualité; les ingénieurs déclarent d'une voix unanime qu'elle est admirable. M. le ministre de la guerre a jugé convenable de faire intervenir les soldats dans ce genre d'ouvrage. Dans les rangs de l'armée beaucoup d'hommes ont été maçons, et d'autres sont doués d'assez d'adresse et de force pour le devenir en peu de temps. La coopération de l'armée aux travaux de maçonnerie a donc été non-seulement autorisée, mais prescrite. Le nombre des journées de maçons accomplies par les soldats, toujours sur la seule rive droite, a été de 47,429 (1). Chaque militaire a fait dans sa journée près de 2 mètres cubes de maçonnerie (exactement 1,met. cub. 91); on estime qu'un très-bon maçon fait 3 mètres cubes. L'économie obtenue de ce chef s'est trouvée relativement forte; elle s'est élevée à la somme de 37,663 fr. (2).

Les soldats ont été utilisés en outre dans des conditions particulières. Souvent les entrepreneurs n'avaient pas d'ouvriers sous la main pour telle ou telle besogne spéciale, tant terrassements que maçonnerie, en dehors des chantiers où les militaires étaient

(1) Savoir :

Maçons.	12,541	journées.
Servants.	33,754	
Sous-officiers surveillants.	1,134	
Total.	47,429	

Les soldats maçons recevaient 1 fr. 15 c. par jour, les servants 1 fr., les sous-officiers 75 c.

(2) La somme totale déboursée pour ce service a été de 51,176 fr.; avec des ouvriers civils, elle eût été de 88,839 fr.; on a payé aux troupes 48,419 fr., et remis à l'entrepreneur pour les outils, la surveillance, etc., 2,757 fr.

établis. Quelquefois même ils auraient eu à lutter contre des coalitions d'ouvriers, qui auraient déterminé une hausse dans le prix de la main-d'œuvre. Le nombre des journées ainsi fournies par la troupe sur différents points, a été de 40,526. En pareil cas, M. le ministre de la guerre prêtait les soldats aux entrepreneurs; mais alors les soldats étaient à prix débattu et tiraient de leur travail tout ce qu'ils pouvaient. En moyenne, dans ce cas, ils ont reçu 1 fr. 38 c. par jour. On estime néanmoins que cet emploi des soldats a procuré aux entrepreneurs une économie de 40,000 fr.

M. le ministre de la guerre ne s'en est pas tenu là. Sur la recommandation des officiers du génie, il a appliqué les soldats à l'extraction de la pierre nécessaire aux fortifications.

On se forme difficilement une idée de la quantité de matériaux que réclame cette prodigieuse construction. J'ai sous les yeux le relevé exact des masses de pierres, introduites dans Paris depuis 1816 jusqu'à 1839 inclusivement. Durant cet espace de 24 ans, il a été consommé dans la capitale, pour les maçonneries de toute espèce, 3,253,286 mètres cubes de pierres de taille, de moellons et de meulières; l'année qui en a absorbé le plus, 1825, n'en a exigé que 311,392; et trois fois seulement, pendant ces 24 années, la consommation est montée au delà de 200,000 mètres cubes; la moyenne est de 135,550. Pour les fortifications, il fallait 4,500,000 mètres cubes, presque une fois et demie ce qui avait été employé en 24 ans dans Paris; et il les fallait dans un délai de cinq ans au plus; car tel est le terme assigné pour l'achèvement de l'œuvre. Or 4,500,000 mètres

cubes de pierres en cinq ans, cela fait par an 900,000, soit six ou sept fois la consommation annuelle ordinaire de la ville de Paris.

Une demande de matériaux tellement supérieure aux besoins habituels semblait devoir inévitablement en élever le prix à un degré extrême. Dès l'origine, les officiers du génie en eurent l'appréhension. Pour prévenir la hausse, ils prirent le parti de faire extraire de la pierre par les soldats. Cet emploi des troupes eut lieu sur une grande échelle. Le nombre des journées complètes de 10 heures, ainsi consacrées aux carrières, a été, en 1842 (pour la seule rive droite), de 308,005. Dans cette circonstance, le gouvernement a eu recours au système dont il était question tout à l'heure pour les travaux divers. Ce n'est pas au compte de l'État qu'ont travaillé les soldats, et ainsi il n'a pu bénéficier des trois cinquièmes de leur salaire. On n'a eu d'autre but que d'empêcher la pierre d'enchérir; ou, pour mieux dire, c'est aux entrepreneurs adjudicataires qu'on s'est proposé de procurer cet avantage qui, du reste, rejaillissait sur l'État. L'extraction de la pierre s'est faite au nom et à la charge des entrepreneurs, avec lesquels les soldats d'infanterie et du génie, à ce autorisés, ont passé des marchés à prix débattu. De la sorte, il y a toujours eu dans les carrières un grand nombre de travailleurs, et les matériaux ont toujours abondé. Les sous-officiers du génie, hommes entendus, ont promptement dressé les soldats à ce travail, et ils leur ont appris non-seulement à extraire, mais à tailler les moellons. Ils les ont instruits à distinguer les bonnes veines des mauvaises, et, par la même occasion,

ils ont perfectionné l'éducation des ouvriers civils mêlés aux ouvriers militaires. Aussi jamais pareils moellons n'avaient paru sur le marché de Paris. C'est un côté nouveau par lequel l'emploi de l'armée est venue se recommander d'une manière imprévue à l'intérêt du public.

Un des documents que j'ai sous les yeux concerne spécialement les troupes du génie ; c'est, vous le savez, un corps d'élite. Il se compose d'hommes robustes, dont l'aptitude au travail est singulièrement développée par les exercices particuliers à l'arme. On devait s'attendre à ce que l'emploi de pareils soldats fût plus avantageux que celui de l'infanterie, et c'est ce que l'expérience a confirmé. Ce fait, bien constant, est bon à mettre en réserve pour être repris ultérieurement, afin d'établir que s'il existait de nombreux régiments, semblables, autant que possible, à ceux du génie, l'application de l'armée aux travaux publics serait une mesure éminemment profitable à l'État. Le nombre de nos régiments du génie est, en ce moment, borné à trois. Le génie a fourni à la rive droite, en 1842, six compagnies, dont l'effectif n'était que de 870 hommes ; sur ce nombre une moyenne de 744 était constamment aux ateliers. La masse des journées de dix heures ainsi faites s'est élevée à 162,385. D'après la règle des deux cinquièmes, ces militaires n'ont reçu en tout que 125,421 francs, ou, en moyenne, par tête et par jour, 77 centimes ; et ils ont économisé à l'État une somme de 196,783 francs (1). Certes, si cette proportion se maintenait pour un corps de 7 ou 8 mille hommes et pour un travail

(1) Comme surveillants et comme travailleurs, les sous-officiers et soldats du

qui durât un certain nombre d'années, le bénéfice résultant de l'application de l'armée aux travaux publics serait énorme : il s'élèverait, en effet, par journée à 1 franc 47 centimes; car ces hommes, dont le salaire est de 77 centimes, économisent au Trésor à peu près le double de ce qu'ils reçoivent (1). L'avantage est plus grand encore, lorsqu'il s'agit d'ouvrages plus délicats. C'est ainsi qu'un simple détachement de trente hommes du génie, employé aux ateliers de Vincennes, a économisé à lui seul plus de 22,000 francs, comme pour donner la mesure du profit qu'on pourrait retirer de troupes parfaitement dressées au travail.

En ne tenant pas compte des constructions de Vincennes, qui ne sont pas comprises dans les fortifications de Paris, telles que la loi de 1841 les a définies, on trouve que, sur la rive droite de la Seine, le nombre des journées des soldats a été, en 1842, de 967,146 (2). Le gain moyen par homme et par journée de dix heures a été de 85 centimes et demi. Les sommes payées par l'État, tant pour la rémunération des soldats que pour frais accessoires direc-

génie ont reçu 125,420 fr. 93 c.; il a été alloué, en outre, aux entrepreneurs, pour les outils et en indemnités, 7,730 fr. 93 c.; total, 133,151 fr. 86 c.; ce qui représente une dépense, par journée, de 82 centimes. Exécuté par un nombre égal d'employés ou d'ouvriers civils, ce service eût coûté 329,934 fr. 90 c., ou 196,783 fr. 04 c. de plus. Il est vrai qu'avec des ouvriers civils on eût moins multiplié les surveillants.

(1) Réduite au minimum par diverses considérations plus ou moins admissibles que les officiers du génie ont énumérées dans leurs rapports, l'économie produite par l'emploi des soldats de cette arme serait encore de 107,098 fr., soit de 66 cent. par journée.

(2) Le nombre total des journées faites en 1842 par les soldats, tant sur la rive droite que sur la rive gauche, a été de 1,118,127, dont 150,981 sur la rive gauche. Si l'on y ajoute les travaux de Vincennes, ce total s'augmente d'environ 200,000, et se trouve porté à 1,325,130.

tement afférents au travail, forment un total de 551,477 francs; on eût donné, pour le même ouvrage, à des ouvriers civils, 980,799 francs; ainsi l'emploi de l'armée aux travaux de la rive droite de la Seine aurait procuré une économie de 429,323 francs.

Mais dans ce calcul sont omis les frais de baraquement. Par des motifs aisés à concevoir, le gouvernement avait voulu que les soldats fussent convenablement et à l'aise dans les camps préparés pour eux, à portée des travaux. Ces camps étaient plus spacieux que ne le réclamait le nombre des hommes employés; et, pressé qu'on était par le temps, on n'avait pas pris les meilleures dispositions pour les établir à bon marché. Bref, les frais de barraquement, avec les indemnités de toute espèce allouées aux troupes qui composent la division près de Paris, se sont élevés pour la rive droite, pendant l'exercice 1842, à 1,500,000 francs. L'économie opérée sur le travail proprement dit n'étant que de 429,322 francs, le compte semble se résoudre en une perte de plus d'un million, exactement de 1,070,678 francs. Si l'on s'en tenait là, si l'on ne poussait l'examen plus avant, du point de vue financier, et c'en est un qu'il est impossible de négliger ici, on serait forcé de reconnaître que l'expérience des fortifications, en 1842, a complétement échoué.

Examinons donc les choses de plus prés.

Sans nul doute, si l'on suppose qu'en l'absence d'ouvriers militaires tout fût resté de même, et que les ouvriers civils n'eussent pas affiché des prétentions plus hautes, la perte serait en effet de 1,070,678 francs. On pourrait cependant dire, dans

ce cas même, que des frais de baraquement aussi élevés que ceux de 1842 ne doivent pas être considérés comme inévitablement inhérents à l'entreprise, que dans maintes circonstances ils seraient moindres, et que, par conséquent, de l'exagération de ces frais il n'y a lieu de rien conclure contre l'utilité matérielle de l'application de l'armée aux travaux publics. Mais peut-on admettre que, si les soldats n'eussent pas été là, tout se fût passé de même, et que les ouvriers civils eussent travaillé aux mêmes conditions? Non, assurément. Sans la présence et la coopération des soldats, les ouvriers auraient fait ce qui est naturel en pareil cas, ce que fait tout homme qui a une marchandise quelconque à vendre, denrée ou travail; ils auraient élevé leurs prétentions et exigé de plus forts salaires, et il eût bien fallu les leur accorder, parce qu'on était pressé de commencer, à ce point que tout retard était inadmissible. De là un élément nouveau à introduire dans le calcul. Essayons d'en mesurer l'importance financière, et recherchons s'il ne balance pas l'excédant de dépense provenant du baraquement.

Le nombre total des journées de travail, sur la rive droite de la Seine pendant la campagne de 1842, en réunissant les ouvriers civils aux militaires, a été de 2,591,084, disons en nombre rond 2,590,000 journées, qui, à défaut de soldats, eussent dû être demandées aux ouvriers civils. On calculera très-bas, si l'on admet que, sans la présence des soldats travailleurs, le prix de la journée se fût accru de 50 centimes. Pour 2,590,000 journées, ce serait un supplément de frais de 1,295,000 fr., somme supérieure au surcroît de dépense causé par le bara-

quement. Et ainsi l'emploi des soldats présente, comme résultat définitif, une économie sensible. Mais si, au lieu de cette évaluation fort modérée de 50 centimes, pour l'accroissement qu'eût éprouvé le prix de la main-d'œuvre en l'absence des soldats, on en suppose un plus vraisemblable de 75 centimes, on trouve que le supplément à débourser par l'État eût été de 1,942,500 fr. Dans cette supposition, l'économie réellement produite par l'emploi de la troupe s'élèverait à près d'un million. Il faut aussi tenir compte du renchérissement qu'eussent éprouvé les matériaux. La pierre eût haussé de plusieurs francs par mètre cube, si les officiers du génie n'avaient eu l'idée de jeter une grande masse de soldats dans les carrières. 3 francs seulement par mètre cube, pour 900,000 mètres qui sont requis chaque année, représentent 2,700,000 fr. annuellement. Voilà une économie fort probable, sinon certaine, qu'il convient d'attribuer à l'intervention de l'armée, et qui surpasse de beaucoup les frais du baraquement, quelque exagérés qu'ils aient été.

Enfin, l'emploi des troupes a été profitable en paralysant des causes de perturbation dont l'influence, autrement, se fût fait sentir suivant toute probabilité. On peut croire, en effet, que la tranquillité publique eût couru quelques dangers, si 30 ou 40,000 ouvriers civils se fussent trouvés réunis sous les murs de la capitale, sans mélange de militaires. La présence des troupes parmi les travailleurs était un rappel manifeste et continuel à l'ordre. Et, certes, s'il y a quelque chose qui coûte cher, c'est le désordre. Il coûte non-seulement par le préjudice qu'il porte à l'œuvre

spéciale qu'il force de suspendre, mais par le dommage qu'il cause en troublant tous les travaux que les citoyens accomplissent au près ou au loin, d'une extrémité à l'autre du royaume, chacun chez soi, dans leurs boutiques, leurs ateliers ou leurs cabinets.

La grande expérience des fortifications de Paris a donné lieu à quelques observations sur le travail des troupes ; mentionnons-en quelques-unes.

Il a été constaté, ce qu'il était facile de prévoir, qu'au bout de quelque temps les soldats acquéraient une puissance et une habileté de travail fort supérieures à celles qu'ils possédaient au commencement, et que ceux qui étaient aguerris ou anciens sous les drapeaux valaient beaucoup mieux sur les chantiers que les novices. C'est ce qui est particulièrement attesté par quelques faits relatifs à la rive gauche.

Le 39e de ligne a travaillé à la vaste forteresse qui doit couronner d'une façon si pittoresque le mont Valérien. Ce régiment avait débuté dans les travaux en 1841, au mois d'août. Pendant cette première campagne, les soldats, dépourvus d'expérience, montrèrent beaucoup de mollesse; les hommes à la tâche déblayaient chacun moins de 7 mètres cubes de terre, et gagnaient moins que les autres soldats travaillant à la journée. En 1842, jusqu'à la fin d'avril, les résultats ne furent guère meilleurs qu'en 1841. Mais ensuite se manifesta une amélioration graduelle et soutenue. C'est à peine si, durant les deux mois et demi de chaleur excessive que, l'été dernier, Paris eut à endurer, on remarqua un amoindrissement dans la quantité d'ouvrage produit. Dans les mois qui précédèrent le départ du 39e, les hommes à la tâche déblayaient plus de 13 mètres cubes,

au lieu de 7, soit à peu près deux fois plus qu'en commençant.

Aux mêmes travaux du mont Valérien on a appliqué un régiment qui venait d'Alger, de cette terre où notre armée mène une vie si rude, et non-seulement se livre à des marches pénibles de jour et de nuit, mais aussi s'exerce aux terrassements sur les routes; c'était le 11e de ligne. Il déploya, dès son début, une puissance de travail au moins égale à celle que le 39e avait acquise à la fin. Pendant les mois de novembre et de décembre dernier, les soldats du 11e produisaient un résultat moyen de 15 mètres cubes 2/3, c'est-à-dire, à peu de chose près, l'ouvrage d'un bon terrassier civil.

Ainsi, les faits le démontrent, des troupes qui pratiqueraient, pendant un certain laps de temps, les travaux publics, produiraient beaucoup, et procureraient par conséquent une économie certaine.

Dans les fortifications de Paris, l'inconvénient qui s'était révélé à l'égard des ingénieurs des ponts et chaussées, pris pour directeurs des travaux, sur les routes stratégiques de l'Ouest, a reparu, quoique à un degré moindre, à l'égard des officiers du génie. Les officiers du génie ont fait un admirable emploi des soldats de leur arme; mais ils ne sont pas les chefs directs, obligés, permanents, des soldats d'infanterie travaillant sous leurs ordres; le fantassin ne ressent pas vis-à-vis d'eux cette fraternité d'armes qui, dans les régiments français plus que chez les autres peuples, unit le soldat à l'officier. Les officiers du génie n'ont pas sur le soldat de la ligne une pleine puissance d'excitation; ils ne tiennent pas son avenir entre leurs mains. Le soldat

d'infanterie à qui, après tout, sa ration est assurée, indépendamment du travail qu'il exécute pour l'État, est porté à travailler négligemment, s'il n'est pas stimulé par son supérieur direct, par l'officier de qui il dépend, si ses efforts au travail ne lui attirent pas de la part de celui-ci des paroles de bienveillance et d'estime. Or, il ne paraît pas que cette dernière condition ait toujours été remplie, à beaucoup près. Le zèle des officiers d'infanterie pour le succès de l'application de l'armée aux fortifications paraît avoir souvent été fort tiède.

De là une conséquence presque forcée: si l'on veut qu'une partie de notre armée soit appliquée aux travaux publics dans des conditions tout à fait avantageuses, il est indispensable que le commandement des travaux appartienne aux officiers naturels, des soldats travailleurs, sans l'intervention d'autres officiers, ceux-ci fussent-ils aussi recommandables et aussi honorés du reste de l'armée que le sont les officiers du génie. Ce système implique, on le conçoit, pour nos officiers de la ligne une éducation passablement différente de celle qu'ils reçoivent aujourd'hui. Mais rien ne s'oppose à ce que les conditions imposées pour le grade d'officier soient un peu différentes de celles qui sont présentement en vigueur, et à ce qu'elles préparent l'état-major tout entier de l'armée française à participer aux travaux publics. Rien ne serait plus facile que d'élargir le cercle de l'instruction moyenne de nos officiers. En cela l'exemple est déjà donné à la France par la monarchie prussienne, ainsi que nous aurons bientôt occasion de le dire.

Au surplus on arriverait au même résultat en mul-

tipliant en France les régiments du génie, qui seuls alors se livreraient aux travaux publics.

Maintenant, avant de poursuivre, jetons un regard en arrière. Je vous ai sommairement présenté l'historique de l'application de l'armée aux travaux publics, en remontant jusqu'aux Romains et en descendant jusqu'à nos jours. Il était bon d'ouvrir par ce tableau du passé l'exposé de cette grave question, afin que nos conclusions pour l'avenir jaillissent pour ainsi dire du sein des faits. Cependant je suis loin de vous avoir indiqué tout ce qui a été tenté dans le monde pour utiliser le travail des soldats; je dis pour utiliser, et c'est à dessein que je me sers de cette expression un peu vague, car on peut concourir de ses bras à la production de la richesse autrement qu'en se consacrant à ces ouvrages spéciaux qu'on a coutume de désigner sous le nom de travaux publics. Chez les peuples modernes, il y a, en cours d'activité, de vastes plans pour *utiliser*, dans le sens le plus général de ce mot, une partie des forces militaires des États, et pour faire reproduire à l'armée, au profit du Trésor ou à celui de la société, une partie des sommes énormes qu'elle coûte et qui sont prélevées sur les fruits des labeurs de la population.

Dans les exemples que je vous ai cités jusqu'à présent, l'armée apparaît appliquée aux seuls travaux publics; et encore, en ces applications mêmes, l'intervention du soldat n'est pas exclusivement productive, dans la pensée même de l'autorité qui l'a organisée. C'est à d'autres fins qu'en plus d'une circonstance on place des soldats dans les chantiers. Sur les routes stratégiques de l'Ouest, l'administration française, était bien aise, assurément, d'éclairer, par une expé-

rience, une importante question d'économie publique. Toutefois, on peut le dire, en distribuant des soldats sur les ateliers, on ne se préoccupait pas uniquement de tirer parti de la force de leurs bras. Sur ces travaux destinés à rendre impossible la guerre civile, ou à en faciliter la répression, et pour cela même appelés du nom de routes stratégiques, la présence des troupes était jugée nécessaire afin de contenir les populations que des hommes égarés s'étaient flattés de soulever. De même, dans les fortifications de Paris, c'est facile à comprendre, et nous l'avons déjà indiqué, des motifs d'ordre public rendaient désirable qu'il y eût sur les lieux mêmes, confondue avec les ouvriers, une certaine force militaire.

Les applications que nous aurons à signaler désormais, ont un autre caractère; le fait du travail y acquiert plus d'importance, il devient le fait essentiel de la vie du soldat. Celui-ci, qui d'ordinaire est complétement ravi à la production, lui consacre alors la meilleure part de ses efforts. Des institutions qui ont pour objet de restituer ainsi à l'industrie créatrice une partie considérable de la force des armées, sont en une pleine activité, depuis longues années, dans deux des monarchies européennes, l'empire d'Autriche et la Suède. Je vous en entretiendrai dans nos leçons les plus prochaines.

TREIZIÈME LEÇON.

Examen de cette question : Les armées pourront-elles jamais être supprimées, ou y a-t-il lieu d'espérer une paix universelle et perpétuelle ?

SOMMAIRE.—Ouvrages exécutés par nos soldats en Algérie.—Les armées actuelles peuvent être employées avec avantage aux travaux qui ont une portée militaire. — En modifiant leur caractère, ne les rendrait-on pas plus propres à être appliquées aux travaux publics en général ? — Est-il vrai qu'on puisse supprimer les armées, en se fondant sur les tendances pacifiques de l'Europe?—Les intérêts pacifiques grandissent chaque jour; divers faits, et, entre autres, le mouvement d'expansion des peuples européens sur le reste du monde, la propagation des formes représentatives, les liens qu'établit le crédit public, sont des obstacles à la guerre en Europe; mais doit-on croire que le règne de la paix universelle soit venu ? — Le christianisme lui-même a transigé avec la guerre. — L'abbé de Saint-Pierre a été raillé par le XVIIIe siècle, et les disciples de Voltaire, qui avaient honni la guerre et préconisé la paix, ont promené la guerre sur l'univers entier.—Prédications pacifiques de Camille Desmoulins et protestations d'amour de la paix par Napoléon et par Pitt. — La guerre semble être un instinct de notre nature. — Autorités anciennes et modernes contre la guerre ; réflexions de La Bruyère. — Cependant la guerre n'a pas cessé de se faire. Définition de la civilisation par M. Cousin.—Rôle de la force dans le monde. —On verra de plus grandes confédérations que dans les siècles précédents ; mais, malheureusement, ce n'est pas une raison pour que la guerre cesse. — L'Europe pourrait être en paix, sans que ce fût la paix de toute la civilisation ; perspective d'avenir possible. — Besoin pour l'homme de la lutte, soit contre la nature, soit même contre ses semblables. — La suppression complète des armées doit être regardée comme un rêve ; mais les armées doivent être à l'avenir principalement défensives ; sous cette forme, elles pourront être plus facilement employées à la production.

MESSIEURS,

Nous avons vu dans la dernière leçon comment, dans l'œuvre toute militaire des fortifications de Paris, dirigée par des chefs militaires, notre armée déployait plus de zèle et d'aptitude que dans les travaux auxquels elle avait pris part précédemment sous la conduite de fonctionnaires civils. Ce n'est pas le seul exemple que j'aurais à citer, pour

établir que l'armée française pourra être utilement appliquée aux travaux publics, toutes les fois que le sentiment de l'honneur guerrier et du devoir militaire sera éveillé en elle et l'y excitera. Avec ce seul mobile, elle accomplit, depuis douze ans, des ouvrages considérables dans nos possessions d'Afrique. Sur cette terre, les routes, les ponts et une multitude de constructions diverses, jusqu'à des maisons d'habitation, s'exécutent par la main de nos soldats. Et c'est à peine si l'on offre à ces braves gens l'appât de la plus modique rémunération. Ces travaux sont accomplis par eux à titre de service militaire; on leur donne seulement 25 centimes de supplément de solde.

De ces deux expériences on est en droit de conclure qu'en France même on peut faire travailler les armées avec avantage, sans en modifier radicalement l'organisation, en leur laissant le caractère exclusivement guerrier qu'elles ont aujourd'hui, pourvu qu'on leur assigne des travaux d'une nature ou d'une portée militaire. Cet emploi de l'armée tourne au profit de la discipline. A la faveur de cet exercice continu, la force musculaire des hommes se développe; et, arrachés ainsi au désœuvrement du camp ou de la caserne, les soldats échappent à une démoralisation trop souvent contagieuse pour les populations qui les entourent.

Voilà donc un premier point de gagné au profit de la thèse que nous soutenons. Maintenant nous irons plus avant, et nous rechercherons si les armées, modifiées dans leur caractère et cessant d'être, comme le sont aujourd'hui les armées permanentes, des instruments d'invasion et d'agression, ne devien-

draient pas infiniment plus aptes aux travaux publics.

Mais vous m'arrêterez peut-être ici, en me disant : « N'y aurait-il pas à prendre un parti plus simple et plus décisif ? Pourquoi ne supprimerait-on pas un jour et bientôt les armées elles-mêmes, laissant chacun désormais vaquer librement aux occupations productives, auxquelles il aurait été préparé par l'éducation? Les sentiments pacifiques sont visiblement en progrès; ne finiront-ils pas par dominer complétement en Europe? La science et les arts cultivent l'esprit des hommes et le polissent sans cesse. De plus en plus se tempèrent ainsi dans les cœurs les instincts violents ; or, qu'est-ce que la guerre, sinon de la violence? L'industrie crée des intérêts essentiellement amis de la paix ; à quel avenir n'est-elle pas réservée, et quelles ne sont pas déjà son influence et sa grandeur? Le commerce relie les nations en un faisceau. Chaque jour, grâce à des moyens de communication perfectionnés, les distances entre les royaumes, entre les continents eux-mêmes, s'amoindrissent et s'effacent. En ce moment, la traversée d'Europe en Amérique, de Liverpool à Halifax, n'est plus que de dix jours (1). Le voyage des Grandes-Indes, jadis l'effroi des navigateurs, et dont on ne revenait pas sans être cité presque à l'égal d'un héros, s'accomplit en cinq semaines par l'isthme de Suez, et on parle de nouveaux navires qui feront le trajet bien plus rapidement encore. La Chine enfin, la Chine, placée à l'extrémité de notre long continent, est à moins de deux mois de nous. Ainsi, de toutes parts, les

(1) En mai 1843, l'un des paquebots, *l'Hibernia*, a fait le trajet en neuf jours.

intérêts se fondent et les idées s'harmonisent. Les peuples, se connaissant mieux et s'appréciant davantage, se laissent aller au sentiment de la fraternité. Les institutions libérales, qui se répandent dans le monde, opposent une digue aux débordements de l'esprit guerrier. Dans un pareil état de choses, le règne d'une paix universelle, d'une éternelle paix, ne semble-t-il pas proche ? »

Tel est, Messieurs, le langage par lequel vous pourriez m'interrompre, afin que je supprime tout développement ultérieur sur la question de l'application de l'armée aux travaux publics. Mais, à ceux qui interjetteraient cette séduisante espérance et qui annonceraient la prochaine venue de la paix universelle, il n'y a que trop lieu de répondre par un doute pénible : En êtes-vous bien sûrs de cette heureuse paix dont vous vous faites les hérauts? Le règne d'Astrée va-t-il renaître, ou plutôt va-t-il paraître une première fois sur cette terre où il n'a jamais brillé? Plût à Dieu que l'espèce humaine fût destinée à voir d'aussi beaux jours ! Mais je ne saurais avoir cette confiance, et je vais vous dire les motifs de mon incrédulité.

Oui, sans doute, les intérêts pacifiques grandissent chaque jour. La triple influence de la science, de l'industrie et des beaux-arts, ces inventions modernes qui annihilent l'espace et rapprochent les peuples, sont des garanties de paix qu'il faut reconnaître et bénir. Oui, le sentiment de la fraternité humaine se propage sur la terre. Oui, la liberté, qui voit chaque jour des contrées nouvelles se ranger sous sa bannière, est profondément amie de la paix, bien qu'en son nom l'on ait fait couler des flots de sang et sur les champs de bataille et dans les discordes intestines. Oui, la paix

est digne d'amour et d'admiration ; elle est féconde, elle respire une grandeur infinie. Aux hommes passionnés pour l'honneur national, qui croiraient étouffer sur une scène politique étroite, sans perspective lointaine et sans périls au bout de l'horizon, la paix présente, en ce moment, des satisfactions immenses. Un but noble et pacifique s'offre de lui-même à l'Europe ; c'est le gouvernement du genre humain. Déjà les Européens tiennent sous leur loi ou sous leur patronage la plupart des autres peuples, dont ils sont les aînés. Le commerce les aiguillonne, de vagues et secrets pressentiments les poussent, de nouvelles découvertes les aident à accomplir les desseins de la Providence dont ils sont en cela les nobles instruments. Chaque jour l'Europe étend les bras sur le reste de la famille humaine. Elle a pris ou elle va prendre possession du moindre recoin des continents et des mers. Un jour elle occupe la Nouvelle-Zélande, ou Aden qui commande la mer Rouge, ou Bender-Busheer, clef du golfe Persique, ou les îles Falkland qui dominent le passage occidental de l'un des grands océans à l'autre, ou les bouches de l'Indus et l'île de Hong-Kong, poste d'observation sur le plus populeux des empires du monde. Le lendemain, elle se saisit des îles Marquises et de Taïti, ou jette, sous un nom modeste, une colonie dans les admirables régions de l'Amérique centrale. Il semble dès lors qu'un pacte d'union durable soit possible entre les puissances de l'Europe ; ce serait celui qui aurait pour but de généraliser et de coordonner ce mouvement d'expansion des peuples sous les auspices d'un principe civilisateur ; ce serait l'entreprise de la civilisation universelle.

Le régime représentatif (1) est destiné à faire, avec le temps, le tour du monde, à la condition qu'il s'approprie au génie et aux traditions des différents peuples; tout nous autorise à le penser. Sous ce régime, il est interdit de déclarer la guerre, si ce n'est après une délibération longue, solennelle, réfléchie, dans les conseils de l'État où les principaux intérêts du pays se font entendre. Or, la réflexion est favorable à la paix, et les intérêts n'acceptent la guerre qu'à la dernière extrémité.

L'importance extraordinaire qui, dans les États modernes, est acquise à une classe particulière de commerçants, les banquiers, est aussi un gage de paix. Ces hommes sont devenus les dispensateurs du crédit public. Tout prince, tout gouvernement, qui voudrait guerroyer aujourd'hui, serait obligé de s'adresser à eux; car l'argent est le nerf de la guerre aussi bien que des grandes améliorations pacifiques. Par position, par instinct, par son intérêt le plus absolu, cette classe influente est forcément ennemie de la guerre.

Ce sont là, certes, de puissants motifs en faveur de la paix, et, cependant, autant que nos yeux peuvent percer en avant, je ne puis croire à la venue d'une paix universelle. Ceux qui l'attendraient prochainement, s'exposeraient à de cruels mécomptes. Sans doute cette paix est désirable, elle l'est mille fois; mais il serait à souhaiter aussi que les hommes fussent des anges, et ils ne le seront jamais.

(1) Je ne confonds pas ici cette forme de gouvernement avec le gouvernement parlementaire qui place la direction suprême des affaires aux mains d'une assemblée délibérante, ou de deux assemblées, dont l'une est prépondérante de fait.

Voyez ce qui est arrivé au christianisme, et prenez leçon de lui. Certes, le christianisme respire l'amour de la paix. Ce qui le distingue entre toutes les religions qu'ont pratiquées les hommes, et ce qui constitue sa supériorité infinie, c'est l'excellence sympathique de sa morale, qui place au-dessus de tout l'amour de nos semblables, la charité. On peut le qualifier de culte de la paix, et, si ce beau titre n'avait été profané dans un pays voisin, trop enclin aux hyperboles, je dirais que le Christ est le prince de la paix. Eh bien! cette religion éminemment pacifique, comment a-t-elle agi vis-à-vis de la guerre? Elle a transigé avec elle, comme avec une puissance invincible, et elle l'a formellement reconnue, parce qu'il le fallait. Les prêtres du Christ ont béni les drapeaux sous lesquels se rangent les soldats afin de combattre, et ils ont conservé au Dieu de paix le nom de Dieu des Armées. On les a vus et on les voit encore chanter le *Te Deum* à la suite de ces effroyables massacres qui, parés du nom de victoires, excitent les transports des populations en délire, quoique ce soit la preuve éclatante que la partie divine de notre nature peut être honteusement surmontée par ce que nous avons de commun avec la bête des forêts.

On dira peut-être que ces transactions entre le christianisme et la guerre eurent lieu à une époque de barbarie, en présence des populations grossières et passionnées pour les combats que la Germanie avait vomies sur les provinces de l'empire romain. Soit. Passons à des temps plus modernes, et interrogeons sur les chances de la paix universelle des siècles fiers à bon droit de leur civilisation.

L'abbé de Saint-Pierre vivait, non dans un âge de

ténèbres, mais à une époque qui a reçu le titre de siècle des lumières. Or, quel accueil ont fait à son programme de la paix universelle les hommes d'État de cette société si polie? Ils l'ont traité avec dédain, et les plus bienveillants, s'ils lui ont accordé un sourire, l'ont mêlé de pitié. Après l'abbé de Saint-Pierre, Voltaire, le coryphée du XVIII[e] siècle, dans une légitime indignation, appelait la guerre *ce fléau et ce crime qui comprend tous les fléaux et tous les crimes.* Cependant les disciples de ce grand esprit, ceux qu'on pourrait appeler ses exécuteurs testamentaires, tout sincères et tout convaincus qu'ils étaient, ont inondé de sang, pendant vingt-cinq ans, l'Europe tout entière; que dis-je l'Europe? Je devrais citer toutes les parties du monde, car ils ont promené le tumulte et les horreurs de la guerre dans tous les parages des mers et sur tous les continents.

Il y a peu de jours, il m'est tombé sous la main un ouvrage de Camille Desmoulins, intitulé *La France libre*; cet écrit, publié en 1789, eut, en 1791, une édition nouvelle augmentée et annotée par l'auteur; une des notes de cette seconde édition contient ces mots : « *L'esprit de conquête s'est perdu.* » Précisément à cette date, sortait de l'école de Brienne un jeune sous-lieutenant d'artillerie, nommé Napoléon Bonaparte, destiné à devenir le plus grand conquérant que la terre eût jamais porté. En 1806, ce sous-lieutenant, devenu empereur des Français et roi d'Italie, se trouvait, à la tête de son armée, en face de l'armée prussienne, commandée par le roi de Prusse en personne et par le vieux Brunswick. On allait en venir aux mains, c'était le 12 octobre. De son camp de Géra, Napoléon adressa au roi de Prusse une lettre remplie de l'ex-

pression des sentiments les plus humains sur le mal qu'il y a *à répandre le sang*. Il parlait de ses soldats comme de ses *enfants*; il proclamait son vœu d'*épargner le sang des hommes*. Ces touchantes protestations étaient adressées à un prince d'un caractère doux et bon, plus assurément que le nouveau César; et, à 48 heures de là, se livrait la bataille d'Iéna qui laissa sur le carreau, du côté des vaincus, 20,000 hommes morts ou blessés. 20,000 meurtres furent donc commis dans cette journée, ce qui suppose au moins autant de meurtriers. Quelques semaines après ce carnage, la France, le pays le plus civilisé du globe, accueillait ces exécuteurs des hautes œuvres de la guerre avec un enthousiasme que, nous tous qui sommes ici, nous aurions très-probablement partagé, si nous eussions été là!

Dans une autre circonstance, Napoléon gémissait par écrit sur les maux que la guerre cause à la *triste humanité*. J'ai eu tout récemment sous les yeux une médaille qu'étant premier consul il a fait frapper en son honneur avec cet exergue : *Paix de l'univers*!

Et ce n'est pas seulement en France qu'on trouve ces explosions de beaux sentiments que les faits se chargeaient aussitôt de démentir. Passez le détroit, et écoutez Pitt haranguant le parlement anglais en 1787.

« Les querelles de la France et de la Grande-Bre-
» tagne, disait-il, ont duré assez longtemps pour
» lasser ces deux grands peuples. A voir leur conduite
» passée, on dirait qu'ils n'ont eu d'autre but que de
» s'entre-détruire; mais, j'en ai confiance, le *mo-*
» *ment approche où, se conformant à la volonté de la*

» *Providence, ils montreront qu'ils étaient plutôt faits* » *pour entretenir ensemble des rapports de bien-* » *veillance et d'amitié réciproque.* — Je n'hési- » terai pas à combattre, s'écriait-il ailleurs, la doc- » trine trop souvent soutenue, que la France sera » éternellement l'ennemie de la Grande-Bretagne. Il » est puéril et absurde de supposer qu'une nation » soit l'ennemie irréconciliable d'une autre nation. » Cette opinion n'a de fondement ni dans la con- » naissance de l'homme, ni dans l'expérience des peu- » ples. Elle calomnie la constitution des sociétés » politiques et attribue à la nature humaine un *vice* » *infernal.* »

Que vous semble du pronostic *le moment appro-che*, etc.? Ce qui approchait, c'était le jour où ce même Pitt que vous venez de voir ardent apôtre de la paix avec la France, devait être l'implacable chef du parti de la guerre, l'âme de la coalition européenne contre la France. Le moment qui approchait fut celui de cent batailles où la France et l'Angleterre se heurtèrent l'une contre l'autre, dans les quatre parties du monde, avec frénésie; celui où un juge impartial qui eût visité les pontons anglais ou qui eût lu les décrets de la convention contre les Anglais qui se rendaient prisonniers, eût pu croire, en effet, ces deux grands peuples dévorés d'un *vice infernal.*

Si de tous ces faits une conclusion ressort, c'est qu'il y a dans notre nature un instinct, irrésistible quelquefois, qui pousse vers la guerre les peuples même les plus généreux et les plus humains; c'est qu'une puissance fatale, qui prend en nous-mêmes son point d'appui et son levier, par moments impose

la guerre à l'homme comme une nécessité inexorable.

Il n'est pas d'accusation qu'il ne soit légitime de proférer contre la guerre, et dont elle n'ait été l'objet de toute antiquité. Ce n'est point un moderne, c'est un philosophe grec qui a dit *qu'elle fait plus de méchants qu'elle n'en emporte*; et cependant on guerroie toujours.

Récemment une société qui a son siége à Paris, et dont les membres sont animés des meilleurs sentiments, la *Société de la Morale Chrétienne*, a proposé pour sujet de prix *l'Éloge de la Paix*. Le prix a été remporté par un écrivain de mérite, M. Pecqueur. Ouvrant son livre à la table des matières, voici ce que j'y trouve :

Tout cela est vrai, est évident : il n'y a pas de réponse à y faire.

Je lis maintenant un passage d'un des écrivains les plus célèbres d'une époque de haute culture et de raffinement de mœurs; du siècle d'un roi justement

qualifié de Grand, et qui cependant voulut l'être par la guerre, non moins que par la paix :

« .... Petits hommes hauts de six pieds, tout au plus de sept, qui vous enfermez aux foires comme des pièces rares dont il faut acheter la vue, dès que vous allez jusqu'à huit pieds ; qui vous donnez sans pudeur de la hautesse et de l'éminence, qui est tout ce que l'on pourrait accorder à ces montagnes voisines du ciel et qui voient les nuages se former au-dessous d'elles; espèce d'animaux glorieux et superbes, qui méprisez toute autre espèce, qui ne faites pas même comparaison avec l'éléphant et la baleine, approchez, hommes, répondez un peu à Démocrite. Ne dites-vous pas en communs proverbes « des loups ravissants, des lions furieux, malicieux comme un singe ? » Et vous autres, qui êtes-vous? J'entends corner sans cesse à mes oreilles : « l'homme est un animal raisonnable ». Qui vous a passé cette définition? Sont-ce les loups, les singes et les lions, ou si vous vous l'êtes accordée à vous-mêmes ? C'est déjà une chose plaisante que vous donniez aux animaux, vos confrères, ce qu'il y a de pire, pour prendre pour vous ce qu'il y a de meilleur : laissez-les un peu se définir eux-mêmes, et vous verrez comme ils s'oublieront et comme vous serez traités. Je ne parle point, ô hommes! de vos légèretés, de vos folies et de vos caprices, qui vous mettent au-dessous de la taupe et de la tortue, qui vont sagement leur petit train et qui suivent sans varier l'instinct de leur nature : mais écoutez-moi un moment. Vous dites d'un tiercelet de faucon qui est fort léger et qui fait une belle descente sur la perdrix : voilà un bon oiseau; et d'un lévrier qui prend un lièvre

corps à corps : c'est un bon lévrier. Je consens aussi que vous disiez d'un homme qui court le sanglier, qui le met aux abois, qui l'atteint et qui le perce : voilà un brave homme. Mais si vous voyez deux chiens qui s'aboient, qui s'affrontent, qui se mordent et se déchirent, vous dites : voilà de sots animaux; et vous prenez un bâton pour les séparer. Que si l'on vous disait que tous les chats d'un grand pays se sont assemblés par milliers dans une plaine, et qu'après avoir miaulé tout leur soûl ,ils se sont jetés avec fureur les uns sur les autres et ont joué ensemble de la dent et de la griffe; que de cette mêlée il est demeuré de part et d'autre neuf à dix mille chats sur la place, qui ont infecté l'air à dix lieues de là par leur puanteur, ne diriez-vous pas : voilà le plus abominable sabbat dont on ait jamais ouï parler! Et si les loups en faisaient de même : quels hurlements! quelle boucherie! Et si les uns ou les autres vous disaient qu'ils aiment la gloire, concluriez-vous de ce discours qu'ils la mettent à se trouver à ce beau rendez-vous, à détruire ainsi et anéantir leur propre espèce? Ou, après l'avoir conclu, ne ririez-vous pas de tout votre cœur de l'ingénuité de ces pauvres bêtes? » (La Bruyère, *Caractères*).

Tous ces réquisitoires contre la guerre et mille autres que je pourrais citer sont parfaitement fondés en logique et en équité ; ils sont presque aussi vieux que la civilisation elle-même; et cependant, je le répète, la guerre s'est faite de tout temps; il faut donc croire qu'elle est inhérente à l'espèce humaine.

Vous répliquerez que cette conclusion, juste pour le passé, est inexacte pour l'avenir. « L'organisation des sociétés anciennes, direz-vous, basée sur l'asservis-

sement des hommes qui étaient voués à la production, s'accommodait de la guerre. Libres désormais et se livrant avec avantage et avec honneur à des œuvres pacifiques, les sociétés la repousseront avec horreur. Elles n'ont qu'à y perdre: les privilégiés des temps passés avaient l'espoir, souvent réalisé, d'y gagner. En la personne des peuples qui tiennent le dé de la civilisation, l'humanité s'est soustraite, ou travaille à se soustraire au régime guerrier, fondé sur la domination au dedans et au dehors, et elle s'est placée sous la loi du travail créateur. Déjà même c'en est fait du système guerrier, en ce sens que, chez aucun grand peuple, on ne verra plus l'oppression brutale du plus grand nombre par une caste supérieure adonnée au métier des armes. Les nations civilisées ne sont plus formées de castes, les unes privilégiées, les autres exploitées comme des bêtes de somme; les idées de l'égalité chrétienne ont pénétré dans la politique. Les races se sont mêlées au sein de chaque État, et le maintien de barrières matérielles entre les diverses classes a cessé de pouvoir se motiver sur une supériorité d'origine. Chacun vit des fruits légitimes de son travail ou d'une juste rémunération que la société lui accorde en retour de ses services. Les classes qui, autrefois, payaient les frais de la guerre, sans participer au profit, quand la conquête et le pillage en donnaient un, comptent aujourd'hui dans l'État, et même ont voix prépondérante chez quelques grands peuples, notamment en France. Le régime du privilége ayant cessé, la prééminence de l'esprit guerrier ayant été abolie, la guerre doit avoir perdu toutes ses chances! Que pourrait-il lui en rester, si la justice, le bon sens et la

raison gouvernaient la terre, ou seulement si les hommes avaient toujours l'intelligence de leur intérêt bien entendu le plus manifeste? »

Vous poursuivrez encore en ces termes : « La philosophie a pu justifier la guerre à l'égard du passé, en disant qu'elle avait été nécessaire pour mélanger les nations, pour répandre, par la voie de la conquête à défaut d'autre, les progrès de la civilisation et des mœurs; autrement il n'y aurait eu sur la terre que de misérables peuplades vivant sur un fonds d'idées aussi rétréci que leur horizon. Mais aujourd'hui les nations les plus avancées sont douées d'une force infinie d'expansion. L'Europe, et ceci a été reconnu plus haut, par le seul ascendant de sa supériorité, s'assimile, range sous sa loi et initie à ses sciences, à ses arts et à sa morale, tout le reste de la famille humaine, en même temps que les groupes divers de ses enfants s'apprêtent à se jeter dans les bras les uns des autres. Désormais donc à quoi bon la guerre, et quelle en pourrait être la justification? »

Et pourtant non, la guerre n'est point finie sans retour; de tout ce qui précède, que l'on conclue à l'abolition du régime guerrier, de la guerre systématique et permanente, de la guerre conçue comme la destination d'un grand peuple, rien de mieux; mais il serait plus que prématuré d'en induire que la guerre cessera de ravager le monde, et qu'elle soit une éventualité à laquelle les gouvernements peuvent cesser de se tenir préparés.

La paix universelle et éternelle est comme le royaume de Dieu, elle appartient à un autre monde, celui des purs esprits. L'homme n'est pas un pur

esprit ; une âme unie à des muscles impatients de s'exercer, une intelligence accouplée à une force dont elle est inséparable et qui ne saurait se passer d'agir, quelquefois avec impétuosité et violence. Les faits de l'ordre de l'esprit ou du domaine de l'âme ne constituent pas toute la civilisation. La civilisation est un composé *de lumières et de force* (1). La force a joué et jouera toujours un rôle immense dans ce monde. Que d'empires n'a-t-elle pas élevés, et combien n'en a-t-elle pas détruits ! Quelle est la grande pensée qui n'a pas eu besoin de l'avoir pour auxiliaire ? Que de fois l'intervention de la force brutale elle-même a été indispensable pour arrêter l'esprit humain dans le cours de ses vaines subtilités et dans ses aberrations insensées ou ridicules ! De nos jours, faisant trêve à ses antiques fureurs, la force a cessé d'être principalement occupée à porter le trouble dans le monde moral ; elle s'est disciplinée ; elle sert à accomplir des œuvres utiles, imposantes, généreuses. C'est elle qui embellit et féconde le globe, contient et gouverne les fleuves, brave et dompte les mers. Mais, par cela même qu'elle s'exerce sur une échelle de plus en plus vaste, il est impossible qu'elle ne continue pas d'avoir, en ses écarts, des proportions gigantesques, et ces écarts sont inévitables, Messieurs. *Un mal presque irremédiable, c'est l'abus de la force*, a dit Cuvier ; il aurait dû supprimer le *presque*.

Hé, que parlé-je du monde des purs esprits ! partout où il y a de la vie et de la liberté, il peut y avoir un choc violent des volontés et des êtres, une guerre enfin. La tradition biblique place la première guerre

(1) Cousin, *de l'Instruction publique en Prusse.*

dans le ciel. Les premières phalanges qui se heurtèrent furent de purs esprits, et la première bataille rangée fut celle où les anges fidèles triomphèrent des anges révoltés par orgueil. De sorte qu'on pourrait dire que la partie céleste de notre nature aussi bien que la partie animale est portée à la guerre.

L'homme a des passions. Il ne saurait s'en passer pas plus qu'une montre d'un ressort. Les passions, suivant qu'elles sont bien ou mal réglées, sont les éléments de sa grandeur ou la cause de ses chutes. Soit comme individu, soit comme peuple, toujours, par l'effet de sa liberté, l'homme sera tenté de mettre sa force au service de ses passions, des mauvaises tout comme des bonnes. Souvent, par la faiblesse de notre nature, il cédera à cette tentation ; et de là, Messieurs, la guerre. De plus nombreuses agglomérations d'hommes que celles qu'on a vues pendant les quatorze derniers siècles, se constitueront sans doute, et un jour peut-être l'Europe tout entière formera une famille de nations, une grande et harmonieuse unité. Il n'est pas interdit de prévoir ce nouvel ordre de choses. Il n'est pas déraisonnable d'espérer qu'on verra bientôt les gouvernements européens s'entendre pour créer un conseil d'Amphictyons, semblable à celui de la Grèce antique. Si nous nous dégageons de souvenirs irritants pour notre patriotisme français, nous reconnaîtrons même qu'il y avait un commencement d'exécution de cette noble pensée dans la Sainte-Alliance, créée à l'instigation de l'empereur Alexandre, sous l'influence d'idées mal à propos qualifiées de mystiques. Après 1830, qu'était-ce encore que la conférence de Londres? Mais n'oublions pas que, même avec leurs Amphictyons, les Grecs ne laissaient pas

de se livrer entre eux de sanglantes batailles, et la conférence de Londres n'empêcha pas l'Europe, en 1840, de venir à deux doigts d'une épouvantable collision.

Enfin, la paix présente de l'Europe n'est pas l'éternelle paix du monde. L'Europe n'est pas toute la terre, elle n'en est qu'une petite partie. La même volonté de la Providence qui a placé, depuis quelques siècles, des nations puissantes portant le sceptre du monde là où, du temps de Périclès et d'Alexandre, il n'y avait que des barbares, et qui, par exemple, a fait apparaître un peuple roi des mers et redoutable sur tous les continents, dans une île brumeuse où Jules César daigna à peine mettre le pied, parce qu'il ne devait y rencontrer que quelques tribus sauvages; cette même volonté, impénétrable dans ses desseins, mais toujours variée dans ses créations, inépuisable dans les combinaisons qu'elle essaye tour à tour et au travers desquelles, par un fil mystérieux, elle conduit l'espèce humaine, qui s'agite et croit se gouverner toute seule, pourra bien faire surgir des empires dignes de nous tenir tête, et résolus de montrer leur supériorité à leur tour, sur des plages aujourd'hui incultes, en de vastes régions présentement inhabitées, mais admirablement disposées pour servir de siége à de gigantesques empires. Ce que la Grèce et Rome furent à l'Égypte, à Babylone et à la Perse, ce que nous sommes à Rome et à la Grèce, peut-être et probablement, c'est triste à se dire, Messieurs, d'autres nous le seront après que la civilisation, dans le majestueux pèlerinage qu'elle accomplit, depuis l'origine des temps historiques, d'Orient en Occident, aura fait un pas de plus en avant,

laissant ainsi nos superbes nations en arrière. L'esprit se perd et l'intelligence s'abîme à calculer, en prenant pour point de départ les rapides progrès de l'Union américaine, ce qui pourrait exister dans deux ou trois siècles et même auparavant en certaines parties du nouveau-monde ou de l'Océanie (1). Et qui sait ce qui arriverait dans la vaste Asie, tant populeuse déjà, si, harcelée par nos envahissements, elle s'éveillait de son sommeil séculaire et entendait de nouveau le marche! marche! crié d'en haut à l'espèce humaine? Qui pourrait dire même que ce ne soit pas pour provoquer l'apparition de peuples nouveaux, propres à exciter notre émulation, que Dieu a inspiré à l'Europe le sentiment d'expansion, en vertu duquel nous la voyons aujourd'hui semer la précieuse graine de sa race sur tous les rivages et au fond des vallées les plus reculées? Pourquoi ce qui semble devoir consacrer la domination de l'Europe sur le reste de la planète, ne serait-il pas simplement, malgré les rêves de notre orgueil, l'acte par lequel un jour, à notre étonnement immense, nous nous trouverons nous être suscité au loin des ri-

(1) Il me sera permis de présenter ici un calcul qui peut être ne se vérifiera jamais, même au dixième, mais qui pourrait aussi bien se justifier complétement. L'Amérique du Sud offre une vallée, celle du fleuve des Amazones, qu'on peut regarder comme inhabitée, tant les hommes y sont clair-semés, et qui a douze fois la superficie de la France. Autant qu'on la connaît, elle abonde en terres fertiles, et, toutes choses égales d'ailleurs, il n'est pas déraisonnable d'admettre qu'elle pourrait porter un nombre d'habitants proportionnel à celui de notre patrie, soit environ 500 millions d'hommes. On conviendra aussi que par cela même que c'est une seule vallée, où d'admirables artères de communication fluviale existent déjà, il n'est pas impossible que ce soit un seul empire. Voilà donc un empire en expectative de 500 millions d'âmes. Bien plus, comme dans ces chaudes latitudes une même superficie peut nourrir beaucoup plus d'hommes que dans nos régions tempérées de l'Europe, il faudrait peut être multiplier ce nombre de 500 millions par 3 ou par 4. Ai-je eu tort de dire que l'esprit s'y perd?

vaux? Et, avec des peuples fiers comme les nôtres, quelle distance y a-t-il donc de la rivalité à la guerre?

L'homme a besoin de la lutte; elle est dans sa destinée et dans les décrets du ciel. L'arrêt qui lui fut signifié lorsqu'il fut exilé, déchu, du paradis terrestre : *tu travailleras*, veut dire : tu lutteras. L'homme lutte, non-seulement de son esprit, mais de son corps. Il combat, avec un succès toujours croissant, la nature et les éléments pour les asservir; il combat ses propres penchants et ses passions pour les dompter et pour les régler. Mais cette ambition, cette soif de domination, signe de sa supériorité sur tous les autres êtres, le porte et le portera toujours, je le crains bien, à lutter aussi contre ses semblables, matériellement non moins qu'intellectuellement; car, encore une fois, l'homme n'est pas une pure intelligence.

Ainsi l'économie politique s'égarerait dans les régions de l'utopie, si, dans ses plans, elle faisait abstraction des chances de guerre. Par conséquent, la suppression complète d'une force nationale pour la défense du territoire doit être regardée comme une idée destinée à ne jamais prendre corps.

Et néanmoins, il faut nous en féliciter, les sentiments et les intérêts pacifiques sont en progrès. Cet esprit nouveau qui anime l'Europe et qu'une saine liberté propagera, permet d'espérer qu'avant peu le caractère des armées subira une transformation. Les armées sont aujourd'hui des instruments d'invasion, des forces agressives, des menaces pour les autres peuples. Entendues ainsi, elles répondent mal aux tendances présentes de la civilisation et aux sentiments qui règnent dans les âmes d'élite et même au fond du cœur des populations. Avant qu'il soit long-

temps, elles ne devront plus être guère que défensives ; on a lieu de le croire, on a le droit d'y compter. Et pourtant, dites-moi combien il y a d'années que le mot d'*étranger* équivalait à une injure et était synonyme d'*ennemi*? Encore une fois, en 1840, il y a trois ans à peine, vous avez vu, d'une extrémité de l'Europe à l'autre, le sentiment guerrier se réveiller, comme par l'effet d'un galvanisme infernal. Une sanguinaire hostilité de huit siècles entre la France et l'Angleterre a paru au moment de renouveler ses fureurs. Depuis ce temps, il est vrai, l'Europe a pu contempler avec satisfaction et avec reconnaissance les hommes d'État qui gouvernent ces deux grands pays, parler chacun du peuple opposé dans les termes d'une mutuelle estime et d'une admiration sincère, aux applaudissements de ceux qui les écoutaient. Mais je vous citais tout à l'heure les éloquentes paroles de Pitt en faveur de la paix alors que la révolution française germait déjà, et qu'on se trouvait à la veille d'une guerre effroyable où Pitt lui-même devait être un des principaux acteurs.

Soyons donc réservés dans nos conclusions. Bornons-nous à constater que, dans un avenir prochain, les armées pourront et devront être organisées principalement en vue de la défense et non plus de l'agression. Avec ce nouveau caractère, elles seront plus facilement applicables aux travaux publics, ou, pour employer des termes plus généraux, les soldats pourront alors, soit en masse, soit isolément, servir plus efficacement que par le passé à la production. C'est sous cet aspect nouveau que nous étudierons la question de l'application de l'armée dans les prochaines leçons.

QUATORZIÈME LEÇON.

De l'application de l'armée à la production. — Confins Militaires de l'Autriche. — Colonies Militaires de la Russie.

SOMMAIRE. — Dans plusieurs pays de l'Europe, autres que la France, on s'est occupé d'utiliser la force des soldats. — Les armées permanentes ne sont pas anciennes en Europe ; au moyen âge, il existait à peine une sorte de cadres militaires ; les grandes armées permanentes ne datent guère que de Louis XIV. — Comment, en quelques pays où se sont conservées les institutions militaires du moyen âge, la question de l'application de l'armée à la production est d'une solution plus facile. — Organisation des *Confins Militaires* de l'empire d'Autriche, son origine et ses bases ; les *régiments-frontières* se livrent à la production, leur participation aux travaux publics ; des officiers d'économie. — Avantages politiques et économiques de cette institution. — *Colonies Militaires* de la Russie ; en quoi elles diffèrent des régiments-frontières de l'Autriche ; fondation de ces colonies par l'empereur Alexandre ; organisation distincte de la population militaire et de la population civile ; comment se recrutent les régiments. — Économie résultant de cette organisation, et prospérité de la contrée où elle a été mise en vigueur ; toutefois, les soldats des colonies ne concourent pas à la production.

MESSIEURS,

Dans la dernière leçon, après avoir examiné la question de savoir s'il serait possible de supprimer les armées, j'ai été amené à la résoudre par la négative ; et j'ai exprimé l'opinion qu'une force militaire nationale serait toujours maintenue. Que cette nécessité d'entretenir une armée soit pour les contribuables une lourde charge, il n'est que trop vrai ; mais enfin il faut se résigner à une dépense imposée par les conditions mêmes de la nature humaine et par le tempérament propre aux races européennes.

Je vous ai indiqué déjà les tentatives qui ont été faites en France pour diminuer ce fardeau en utilisant la troupe dans l'érection des forteresses et dans les entreprises de viabilité. Aujourd'hui je passerai en

revue les moyens qui ont été mis en usage dans d'autres États de l'Europe, non-seulement pour appliquer les soldats à ces vastes constructions auxquelles on réserve plus particulièrement le nom de travaux publics, mais, en termes plus généraux, pour les faire concourir à la production.

Les armées soldées permanentes ne sont pas aussi anciennes dans les monarchies de l'Europe qu'on serait porté à le penser. Ces énergiques instruments d'invasion et d'agression n'y datent pas de très-loin. Chose remarquable! Le moyen âge était une époque belliqueuse, s'il en fut jamais; les institutions militaires y étaient prépondérantes, et, dans la société temporelle, les distinctions étaient attachées à l'aptitude guerrière. Le moyen âge, néanmoins, n'a pas eu d'armées permanentes; il n'a pas connu ces grands corps organisés de troupes constamment enrégimentées et soldées tels que nous en avons de nos jours. Les seigneurs, issus des conquérants, étaient voués à la profession des armes, et ne cessaient de s'y exercer; la guerre était le but de tous leurs actes et le sens de toute leur vie. Autour d'eux quelques hommes d'armes, leurs serviteurs, maniaient sans cesse la framée, l'épée, la lance; mais les levées de soldats n'avaient lieu qu'au moment de combattre. Quand un baron avait résolu une expédition, il arrachait la population mâle à la culture des champs, et lui faisait prendre les armes. Il existait donc des commandants et des sous-officiers, représentés, les premiers, par les seigneurs, les autres, par leurs suivants les hommes d'armes; c'était en quelque façon ce qu'on appelle de nos jours des cadres militaires; mais, de troupes régulières, il n'en existait pas.

Les armées permanentes, en France, ont eu les rois pour fondateurs. Menacés et opprimés par la féodalité, les princes jugèrent avec un grand sens qu'une force régulièrement constituée et toujours prête serait pour eux un moyen efficace, non-seulement de résistance, mais, à la longue, de domination. Les corps qu'ils entretinrent étaient dans l'origine très-peu considérables; peu à peu la force numérique s'en accrut. Mais, soit pour la France, soit pour l'Europe, les grandes armées soldées et en pleine organisation ne remontent pas plus haut que le siècle de Louis XIV. L'Espagne seule, pour conserver ses nombreuses possessions en dehors de ses limites actuelles, avait eu auparavant une grande force militaire permanente, parfaitement exercée, que Bossuet appelait ses *vieilles bandes*; et c'était une des causes de sa prépondérance.

Ainsi, au moyen âge, et tant que la féodalité conserva quelque vigueur, la multitude qui emplissait les cadres en temps de guerre, restait pendant la paix vouée tout entière à la production. De là ressort une conclusion singulière, qu'au premier abord on serait tenté de croire paradoxale.

C'est que quelques-uns au moins des États de l'Europe qui, au rebours de la France, ont gardé plusieurs des parties essentielles de leur organisation antique, et n'ont pas entièrement rompu, comme nous, avec l'ancien régime, pourraient bien présenter encore dans leurs institutions militaires ce caractère remarquable d'une masse d'hommes appliquée, pendant la majeure partie de leur temps, à des labeurs productifs. Chez certains peuples, notoirement dépassés par nous à l'égard des idées dont se préoccupe

le plus aujourd'hui la civilisation, on peut s'attendre à trouver ainsi, pour la question de l'application des troupes aux travaux publics, des éléments de solution plus nombreux et plus complets que ceux qu'offre notre patrie. En d'autres termes, il y a lieu de croire que ces peuples, politiquement ou socialement en arrière, pourraient être, sous ce rapport, plus avancés que d'autres s'estimant leurs supérieurs en civilisation, et généralement acceptés pour tels; tant ce mot de l'Évangile est vrai, que souvent les derniers seront les premiers et les premiers les derniers !

Et, en effet, ces présomptions se vérifient.

Il y a en Europe une grande monarchie qui, plus que toutes les autres puissances du continent, a maintenu les traditions de l'ancien régime, bien que, dans la sphère administrative et même dans la sphère politique, elle se soit approprié, beaucoup plus qu'on ne le pense, l'esprit nouveau, et qu'elle ait reconnu assez formellement le principe de l'égalité pour la répartition des charges, l'admission aux emplois et la protection des intérêts; je veux parler de l'empire d'Autriche. Cet État est l'un de ceux où l'on a su le mieux utiliser une partie de l'armée. Seulement cette application de la force militaire à la production y existe sous une forme incompatible avec les idées d'indépendance individuelle et de liberté politique qui dominent dans l'Europe occidentale; mais celles des populations de l'empire qui sont soumises à ce régime spécial, sont loin de le trouver vexatoire et oppressif. Elles le supportent sans répugnance et même sans contrainte, non-seulement parce qu'elles y sont accoutumées, mais aussi parce

qu'il est véritablement bienfaisant et libéral pour elles; car il les pousse dans les voies de la civilisation, et, par conséquent, d'une liberté de plus en plus étendue. Démonstration nouvelle d'une vérité enfin reconnue aujourd'hui, que ce qui est opportun pour un peuple peut être impraticable chez un autre, et que, pour juger d'une institution, il faut, sous peine de lourdes méprises, tenir compte des temps et des lieux!

La partie de l'empire où subsiste l'organisation dont il s'agit, est celle qui avoisine la Turquie ; c'est cette lisière qu'on nomme les *Confins Militaires* (1). Les longues guerres entre les Hongrois et les Turcs, et les dévastations qui les accompagnaient, avaient réduit au plus grand état de détresse la population de la frontière. Souvent dépossédée et jetée çà et là par le caprice des événements, elle menait une vie errante et misérable. On eut l'idée de la soumettre à un régime qui pût la protéger pendant la guerre en lui donnant de la cohésion, et assurer son bien-être durant les loisirs de la paix. Dans cette vue, le territoire qu'elle habite fut divisé en régiments et en compagnies, et tous les habitants furent assujettis aux règles de la discipline militaire. On leur concéda des terres, on leur donna des chefs. Un très-fort contingent de soldats leur fut demandé, mais avec le privilége de ne sortir de chez eux qu'en temps de guerre; en temps de paix, ils furent astreints seulement à s'exercer et à faire la garde de la frontière. On ne leva sur eux que de faibles taxes en argent; mais ils furent obligés à des prestations en nature. Le produit de l'impôt fut consacré à l'entre-

(1) Les renseignements que nous donnons ici sont principalement extraits du *Voyage* du maréchal Marmont.

tien des troupes, c'est-à-dire des habitants eux-mêmes et à l'administration du pays, le supplément nécessaire à cet effet devant être fourni par le gouvernement.

Ainsi le pays désigné sous le nom de *Confins Militaires* doit être considéré, non comme une des provinces ordinaires de l'empire, mais comme un vaste camp ; la population qui l'occupe est une armée qui porte ses moyens de recrutement avec elle ; on peut lui donner le nom de horde, par lequel on distingue les campements des Tartares; mais c'est une horde stationnaire, qui habite dans des maisons au lieu de vivre sous des tentes, et qui ajoute au produit de ses troupeaux celui des champs qu'elle cultive ; une horde disciplinée, organisée, dont le bien-être a été calculé, et dont les devoirs ont été réglés avec une intelligente sollicitude.

Les terres ont été distribuées aux familles en raison de leur force et de leurs besoins. Lorsqu'une famille prospère et s'accroît, elle reçoit du gouvernement un supplément de terrain provenant du domaine impérial ou de l'extinction d'autres familles, ou bien elle achète des terres à ceux de ses voisins qui en possèdent plus qu'ils ne peuvent en cultiver. Une famille ne peut se défaire du sol qui est nécessaire à sa subsistance ; elle ne peut vendre que son surplus, et seulement à un individu ou à une famille qui se soumette à ce même service militaire, premier titre de possession. La propriété est collective au sein de ces familles qui sont nombreuses ; les individus ne possèdent pas. Une famille se compose de plusieurs ménages, et comprend quelquefois au delà de soixante personnes. Le chef, désigné par son âge ou par le

choix des membres, est l'administrateur de la communauté. C'est un patriarche muni de pleins pouvoirs, sous la condition de rendre des comptes chaque année. Il pourvoit aux besoins de tous, fait cultiver les terres, habille les soldats que la famille fournit au régiment. A la fin de l'année, on fait le partage des produits nets, et chaque individu, enrôlé ou non, absent ou présent, homme ou femme, obtient une part égale ; par exception, le chef de la famille et sa compagne en reçoivent chacun deux.

Le territoire de chaque régiment est soigneusement cadastré ; et les terres labourables y sont divisées en trois classes, dont chacune paye un impôt déterminé et fixe. Comme les contribuables possèdent très-peu de numéraire, et que l'entretien des établissements publics exige de grands travaux, les terres sont imposées partie en argent, partie en journées de travail d'hommes et d'animaux. Cette contribution est portée au cadastre du régiment; ainsi il est aisé de voir d'un seul coup d'œil ce que le régiment en bloc doit au souverain en argent et en journées, et, les noms des familles étant enregistrés à côté des terres qui leur appartiennent, ce que chaque famille doit pour sa part. On fait un dépouillement de ce cadastre; chaque chef de famille reçoit un livret imprimé, portant le nombre d'arpents qu'il possède, l'impôt en numéraire et les journées de différentes espèces dont il est redevable, le nombre des soldats qu'il entretient, et la quantité de bétail appartenant à la famille. Sur ce livret on inscrit les à-compte payés, et les journées de travail acquittées. A la fin de l'année on arrête les comptes.

Sous le rapport de l'administration, le chef no-

minal de chaque compagnie est le capitaine; mais un autre chef plus réel que lui, quoiqu'il n'ait que le grade de lieutenant, est celui qu'on nomme officier *d'économie*. Il tient les comptes des familles avec le gouvernement, inscrit les sommes reçues, répartit et règle l'emploi des corvées portées au cadastre. Ces corvées, du reste, ne peuvent être consommées qu'en vertu des ordres de l'état-major du régiment, qui ne peut lui-même disposer d'une seule journée, sans que le commandant général l'y ait autorisé, sur le rapport des ingénieurs. Les lieutenants d'économie ont au-dessous d'eux, dans chaque compagnie, onze caporaux d'économie, et correspondent avec un capitaine d'économie qui est placé près du colonel, et qui contrôle leurs rapports par ceux des capitaines de compagnie qu'il reçoit également.

Les prestations en nature ou corvées servent à l'entretien de belles chaussées qui traversent le pays en tous sens, de nombreux magasins de réserve destinés à prévenir les disettes, et des corps de garde de la frontière; elles sont appliquées aussi aux réparations qu'exigent les maisons des officiers et des employés. C'est ainsi que cette population militaire prend part aux travaux publics proprement dits.

Voici maintenant en quoi consistent les obligations militaires : en temps de guerre, chaque régiment doit avoir sur pied et recruter quatre bataillons de 1,200 hommes chacun. En temps de paix, il doit tenir prêts à marcher deux bataillons de campagne, armés et habillés. Les officiers et sous-officiers du régiment, ainsi que les officiers et sous-officiers d'économie, forment les cadres de ces deux bataillons et servent en permanence. Les hommes restent dans

leurs familles, véritables soldats-travailleurs; mais ils sont aux ordres de leurs officiers qui les commandent à tour de rôle pour le service du cordon sanitaire et pour la police du pays, et qui, à des époques déterminées, les rassemblent pour leur instruction militaire. On les choisit, d'après des règles fixes, dans les familles les plus nombreuses, en consultant l'intérêt de la bonne exploitation du territoire, toutes choses égales d'ailleurs. Ils ont la faculté de se marier, et ils en usent pour la plupart. La durée du service que nous venons de définir, qualifié de service actif, est de douze ans; après ce terme, ils entrent dans la réserve.

Les soldats sont habillés par les soins de la famille; mais l'empereur indemnise les chefs de famille par une certaine somme qui est précomptée sur les impositions. A cet effet, on tient à l'état-major du régiment un compte ouvert indiquant le nombre des soldats fournis par chaque famille, et la remise à faire, après qu'il aura été constaté que ces soldats sont habillés conformément aux règlements. Cet habillement auquel la famille emploie des étoffes qu'elle a confectionnées elle-même avec la laine de ses propres troupeaux, est pour elle un moyen facile d'acquitter l'impôt qu'autrement elle aurait à servir en numéraire.

L'administration civile et l'administration militaire sont ainsi liées l'une à l'autre. De là une immense comptabilité, qui embrasse tous les intérêts du pays. Elle a pour surveillants, pour interprètes et pour agents les officiers d'économie.

L'institution de ces fonctionnaires est l'un des

traits les plus originaux de l'organisation des régiments-frontières.

Les officiers d'économie interviennent non-seulement dans l'administration militaire du régiment, mais aussi dans l'aménagement intime des fermes et pour ainsi dire dans le gouvernement des familles. Ils doivent avoir servi militairement, afin qu'en l'absence des bataillons de guerre, ils puissent diriger les mouvements militaires de la population; mais leurs principales fonctions sont de l'ordre pacifique. Ils sont spécialement chargés de veiller à la culture; ils fixent l'espèce de grains à semer, la quantité de terres à ensemencer; ils règlent la consommation des troupeaux; après la récolte, ils déterminent la quantité de grains que chaque famille doit porter au vaste grenier de réserve construit dans la compagnie. Car chaque village de l'Autriche, non-seulement dans les confins militaires, mais dans toute l'étendue de l'empire, offre, comme une précaution contre la famine, des greniers qui portent le nom vénéré de Marie-Thérèse; c'est de cette princesse que date cette utile fondation. Les officiers d'économie sont des maîtres d'agriculture, dont l'expérience et le savoir guident une industrie novice, médiocrement douée de prévoyance. Ce sont des chefs laborieux, vigilants, rappelant à chacun ses devoirs et forçant au travail les individus insouciants. Au dire des voyageurs, sans eux, sans leurs avertissements salutaires et leurs efforts incessants, la moitié des terres serait en friche, et l'autre moitié donnerait à peine le tiers des produits qu'on est parvenu à lui faire rapporter. Ils sont tenus de visiter tous les quinze jours chacune des familles de la compagnie; après quoi ils adressent un

rapport sur la situation et sur les besoins de ces familles au capitaine d'économie, qui fait lui-même une tournée semblable tous les mois. Chaque officier supérieur visite pareillement six compagnies tous les trois mois; et, dans le courant de l'année, le colonel parcourt et inspecte toutes les familles du régiment.

Grâce à cette remarquable organisation, une frontière étendue, qu'il serait indispensable, pour la sûreté de l'État et pour la santé publique, de faire garder par des troupes envoyées exprès, chèrement entretenues, se trouve naturellement occupée, surveillée, défendue. Par ce système, dit le maréchal Marmont, les confins fournissent des soldats dans une proportion bien plus forte (1) que les autres parties de l'empire, et ils les entretiennent en temps de paix au plus bas prix possible. La force vive des États se composant de soldats et d'argent, les confins militaires équivalent, par conséquent, pour le service du souverain, à une province beaucoup plus peuplée et beaucoup plus riche. Un pays peu fertile, qui, sous le régime commun, coûterait à l'État plus qu'il ne rapporterait, et dont, livrée à elle-même, la population, foncièrement peu industrieuse, retirerait peu, acquiert, pour l'empire et pour les habitants eux-mêmes, une valeur extraordinaire.

(1) En Autriche, la population affectée au recrutement d'un régiment est à peu près, dans toutes les provinces, de 400,000 âmes. Celle qui est affectée au recrutement de chacun des régiments-frontières, était de 50,000 âmes originairement. Elle est aujourd'hui de 100,000, la population s'étant multipliée dans les confins militaires, à la faveur de l'excellent régime qui y est établi. Ainsi la frontière militaire fournissait à l'origine huit fois plus de soldats, et elle en fournit encore quatre fois plus que les autres provinces.

Les régiments-frontières forment une force militaire de 70,000 hommes, ce qui fait environ 15 régiments de 4,800 hommes, et suppose, par conséquent, une population totale de 1,500,000 âmes. C'est donc un plan réalisé sur une vaste échelle.

Par un retour vers la question générale qui nous occupe depuis plusieurs leçons, remarquons toutefois que cette population militairement organisée se livre assez peu aux travaux publics proprement dits. Elle ne s'en occupe que pour les besoins courants, et n'accomplit, sous ce rapport spécialement, aucune grande œuvre. C'est principalement par les travaux agricoles qu'elle concourt à la production. Mais enfin, et c'est ce qui nous importe ici, ces soldats-travailleurs, assez nombreux pour former à eux seuls une belle armée, servent l'État à peu près sans lui rien coûter.

L'organisation des confins militaires date de ce prince Eugène de Savoie, qu'un caprice de Louis XIV jeta dans les rangs de nos ennemis, et qui nous fit tant de mal. Plus tard le maréchal Lascy l'a portée au degré de perfection où on la voit aujourd'hui.

Une autre grande monarchie, l'empire russe, possède une institution analogue qui a beaucoup d'intérêt, bien que, sous le rapport de l'emploi de la force des soldats, elle n'offre pas l'avantage des régiments-frontières de l'Autriche; ce sont les *Colonies Militaires*.

Les colonies militaires de la Russie diffèrent en plusieurs points des régiments-frontières. Telles qu'elles sont aujourd'hui, elles se composent de cavalerie, tandis que les régiments des confins de

l'Autriche sont de l'infanterie. Mais cette différence, intéressante pour les hommes de guerre, est tout à fait secondaire aux yeux de l'économie politique. En voici une autre qui, pour nous, est plus fondamentale: Sur la frontière autrichienne, la population entière est absorbée par le régime militaire; elle est tout englobée dans le régiment; le régiment et la population ne font qu'un. Dans les colonies militaires de la Russie, le régiment et la population sont placés l'un à côté de l'autre, ils sont liés étroitement même, puisque, en temps de paix, le régiment est sédentaire, mais ils ne sont pas confondus. La population est soumise elle-même à un régime militaire, mais ce n'est pas celui sous lequel sont placés les soldats de la colonie, et il y a deux autorités distinctes, l'une pour le fond de la population et l'autre pour les soldats proprement dits. En Russie, de même qu'en Autriche, l'organisation repose sur une distribution de terres domaniales; mais on a fait deux parts, même de ce qui est mis en culture, l'une pour la population civile, l'autre pour la couronne.

Les colonies militaires de la Russie sont récentes; c'est un des moyens auxquels l'empereur Alexandre eut recours pour diminuer les charges militaires dont il voyait son trésor obéré, lorsque l'Europe eut déposé les armes, il y a trente ans. Séduit par l'exemple des régiments-frontières de l'Autriche, frappé aussi de ce qu'il avait entendu dire de l'armée suédoise, ce monarque résolut d'appliquer à une partie de son armée un mode d'organisation économique, fondé sur l'appropriation des terres et des produits de la culture à l'entretien de la troupe et même à son re-

crutement. En conséquence, il fut décidé que des colonies d'infanterie seraient établies dans le nord de l'empire, sur les bords du Volkoff, et des colonies de cavalerie sur les bords du Bug, de la Siguiska et du Dniéper. Les premières ont échoué. Au contraire, les colonies de cavalerie, habilement gouvernées, sont aujourd'hui très-prospères.

Pour la création de ces établissements, on eut recours à un procédé qui, en France, peut nous sembler étrange, mais qui, en Russie, est entré dans les habitudes du gouvernement et donne de bons résultats. On prit des populations et on les transplanta. C'étaient des Cosaques du Bug, et un certain nombre de Bulgares, de Moldaves et de Valaques qui fuyaient l'empire turc. Ces éléments divers furent destinés à former le fond, non des régiments, mais de la population, à concourir au recrutement de la troupe, qui allait être fixée en temps de paix sur le même sol, et à la nourrir, ainsi qu'on va le voir.

Les habitants et les terres furent répartis de manière à satisfaire aux besoins des régiments. Le régiment forma, comme dans les confins de l'Autriche, la base de la division territoriale. Le sol assigné à chaque régiment était, comme nous l'avons dit, en deux parts; l'une donnée aux habitants pour leur usage exclusif, l'autre réservée à la couronne et cultivée à son profit par les mêmes habitants. On adopta pour unité, dans la distribution des terres, la surface réputée correspondante au travail d'une charrue ou plutôt d'une famille.

La *charrue* se compose de 90 dessétines, ou de 98 hectares (1), en quatre ou cinq lots, situés dans

(1) La dessétine équivaut à 109 ares.

différents cantons attenants les uns aux autres, de manière à égaliser, autant que possible, les valeurs et les produits. Chaque *charrue* dut avoir trois paires de bœufs, dont une de réserve, deux chevaux de trait, deux vaches et douze brebis. Le paysan qui possédait cette quantité de bétail, reçut donc 90 dessétines à cultiver. Celui qui n'en avait qu'une partie, fut adjoint à un autre qui en possédait le complément; et les deux familles eurent en commun la jouissance d'une *charrue*. En revanche, aujourd'hui, quand un paysan a accru son bétail et son avoir, assez pour pouvoir exploiter une seconde *charrue*, on lui donne 90 autres dessétines; et ce supplément de propriété est resté jusqu'à présent franc d'impôt et de redevance : puissant encouragement, on le voit, à l'industrie des habitants.

Des maisons en nombre égal à celui des *charrues*, et d'une capacité suffisante, furent bâties sur un plan régulier. Les matériaux furent fournis gratuitement aux paysans, et partout s'élevèrent des villages. La grandeur en fut calculée de manière à ce que les hommes d'un escadron ou d'un demi-escadron y fussent réunis ; et, comme l'escadron est de 180 hommes, chaque village eut généralement 180 ou 190 maisons.

Voici les obligations imposées à chaque possesseur de *charrue* : premièrement il doit loger et nourrir un soldat. En second lieu, il est obligé de donner à la couronne, pour les travaux publics et pour la culture des terres qu'elle s'est réservées, deux journées de travail par semaine; mais, dans la réalité, on ne lui prend pas, à beaucoup près, une aussi forte partie de son temps; on ne dépasse pas aujourd'hui le nombre

de 44 journées par an; c'est, du reste, l'unique impôt direct ou indirect qu'on demande aux cultivateurs. Enfin, la jeunesse mâle de la population est affectée en partie au recrutement du régiment cantonné chez elle.

En outre, on bâtit des maisons pour le logement des officiers et sous-officiers, pour l'administration, pour les écoles, pour les popes chargés de l'instruction religieuse; on construisit des écuries pour les chevaux de troupe. L'état-major de chaque régiment est placé au centre de la circonscription. Là, s'élève une caserne avec des écuries, que tous les escadrons du régiment viennent occuper à tour de rôle, passant ainsi successivement sous les yeux du colonel. On y a établi aussi un manége couvert. Sur le même point s'élève un hôpital où tous les malades du pays sont traités gratuitement.

Voilà l'organisation des régiments, telle que le maréchal Marmont l'a fait connaître. Quant à la population, elle est organisée à part, mais également sur le pied militaire. En ce qui la concerne, la même circonscription du territoire est embrassée par un autre cadre de régiment, que commande un autre colonel. A l'arrondissement de chaque escadron est attaché un capitaine administrateur, aidé d'un lieutenant, de deux sous-lieutenants et de plusieurs sous-officiers. Ces chefs militaires ont la surveillance et la police des travaux publics, des magasins, de la culture et de la récolte faites par les paysans, pour le compte du régiment proprement dit, sur les terres que s'est réservées la couronne. A cet effet, indépendamment des corvées dues par les paysans, deux cents paires de bœufs de réserve et un nombre pro-

portionné de voitures, entretenues à l'état-major de chaque régiment, sont à leur disposition comme moyens d'action supplémentaire.

Ces deux organisations, l'une et l'autre militaires, bien que la dernière accomplisse en réalité une fonction civile, doivent nécessairement converger vers un centre unique. Les deux colonels, l'un commandant le régiment proprement dit, l'autre à la tête de la population et représentant l'autorité civile, relèvent également d'un brigadier. Celui-ci, dont la résidence est au centre de sa brigade, réunit les deux pouvoirs, et décide en cas de dissentiment entre le colonel des troupes et celui du territoire.

Les dispositions prises pour le recrutement des régiments sont dignes d'être signalées, et font partie intégrante du système des colonies militaires.

Des écoles sont établies dans tous les villages. Tous les enfants de la population civile y sont appelés. Ils y apprennent la lecture, l'écriture, l'arithmétique, et y reçoivent l'instruction religieuse. A dix-huit ans, on les dresse au service, et on leur montre l'équitation, afin qu'ils soient en état d'entrer dans les rangs au premier appel. Une fois cette éducation achevée, ils ne sont assujettis à aucun devoir militaire; ils restent dans leurs familles, occupés de la culture et de leurs affaires; sauf le cas où ils seraient incorporés au régiment, ce qui arrive à beaucoup d'entre eux.

Une préparation spéciale est réservée aux fils des soldats des colonies militaires. A chaque régiment est annexée une école. Les enfants de troupe y sont admis à quatorze ans; ils portent l'habit militaire et montent à cheval; de même que les enfants de la population, ils apprennent la lecture, l'écriture, l'arithmétique,

et reçoivent l'enseignement religieux. Ils restent à l'école jusqu'à vingt ans, pour devenir ensuite, de droit et nécessairement, soldats. Ainsi, avant d'entrer sous les drapeaux, ils sont familiarisés avec tous les exercices de l'escadron; ils sont rompus aux habitudes de la vie militaire et ils en ont l'esprit; ils l'ont sucé avec le lait.

Il s'en faut de beaucoup que les régiments suffisent par eux-mêmes à leur recrutement. Les efforts de l'empereur Alexandre pour encourager les soldats au mariage ne paraissent pas avoir obtenu un succès complet. Il leur permit de se marier avec les filles du pays, et il autorisa celles-ci à demeurer chez leurs parents après le mariage, et à réclamer des magasins de réserve une ration pour elles-mêmes ainsi que pour chacun de leurs enfants; il établit que, lorsqu'un régiment partirait, les femmes et les enfants resteraient dans leur famille, sous la protection spéciale des officiers du territoire, et auraient droit à des secours particuliers. Malgré ces avantages, on ne trouve pas plus de 4 à 500 soldats mariés dans un régiment de 1,200 hommes effectifs : de là l'impuissance de ces régiments à se recruter eux-mêmes. La durée du service étant de quinze ans pour les escadrons en activité, un régiment de 1,200 hommes a besoin de 100 recrues par an. Les enfants de troupe ne représentent pas la moitié de ce contingent. Sur 100 conscrits, 50 sont demandés à la population; le régiment donne ce qu'il peut, et le complément est fourni par les grandes écoles d'enfants de troupe particulières à l'empire russe, où l'on trouve en permanence 70,000 apprentis soldats.

Les régiments des colonies militaires sont nombreux et bien tenus. Ils sont d'ailleurs parfaitement

montés; chacun d'eux a son haras administré et aménagé par le moyen des corvées auxquelles la population civile est assujettie.

En résumé, cette expérience de l'empereur Alexandre a réussi. Le but qu'il se proposait a été atteint. Une forte économie a été réalisée sur l'entretien des troupes. On estime qu'un régiment de cavalerie de 1,200 hommes en service actif et de 400 hommes de réserve coûterait au trésor, partout ailleurs dans l'empire, avec le système ordinaire, 600,000 roubles (660,000 fr.). Dans les colonies, la somme à verser par l'État n'est que de 250,000 (275,000 fr.).

La population de la province de Cherson renfermait, à l'origine, 65,000 mâles; depuis cette époque elle a reçu un supplément de 27,219; à l'époque où le maréchal Marmont visitait cette province, il y a cinq ou six ans, le chiffre de la population mâle était de 113,426. C'est un accroissement notable pour un espace de moins de vingt ans. Si cette population était régie comme celle des autres provinces, elle donnerait au trésor, sur le pied des autres paysans de la couronne, dix roubles par tête, soit un revenu total de 1,134,260 roubles (1,250,000 fr.); au lieu de cela, elle fournit l'équivalent de 350,000 roubles par régiment, c'est-à-dire pour douze régiments, 4,200,000 roubles (4,600,000 fr.); sans compter le produit de la vente des grains récoltés, à la faveur des corvées, comme nous l'avons dit, sur les terres réservées à la couronne, vente qui peut-être un jour produira annuellement une somme égale.

Dans aucun pays, dit le maréchal Marmont, on ne trouve l'apparence d'un bien-être matériel

supérieur à celui des paysans de ces colonies, pauvres il y a vingt ans. Ils possédaient à l'origine 96,692 bœufs ou vaches; ils en ont aujourd'hui 220,110. Ils avaient 101,000 bêtes à laine; ils sont montés à 204,505. Ils semaient 98,252 tschwerts (1) de blé; c'est aujourd'hui 218,322.

Suivant le même témoignage, les colonies militaires ont trouvé dans leurs magasins de quoi pourvoir aux besoins causés par une disette de deux ans. En 1834, la réserve de leurs greniers eût suffi à nourrir toute la population, si la récolte eût manqué; et cependant elles avaient fourni à l'armée russe, pendant la première campagne de Turquie, 178,000 tschwerts de farine et 80,000 d'avoine, et, pendant la seconde, 32,000 tschwerts de farine et 80,000 d'avoine; elles avaient livré, en outre, pour les troupes envoyées en 1833 à Constantinople, 31,000 tschwerts de farine et 38,000 d'avoine. Par ses colonies militaires, la Russie a donc créé, à portée de Constantinople, pour tous les besoins extraordinaires, des approvisionnements remarquables.

Un des traits curieux de ce système de colonisation, c'est qu'on y a organisé le crédit agricole qui reste encore à instituer dans notre France. Une bonne administration des valeurs revenant à la couronne ayant procuré des économies, on a fondé une banque de prêt qui vient au secours des cultivateurs. Son capital est de deux millions de roubles. Un chef coloniste peut emprunter jusqu'à 500 roubles (550 fr.). La première année, il est affranchi de tout

(1) Le tschwert est une mesure de capacité qui équivaut à 2 hectolitres et un dixième.

intérêt; la seconde, il paye seulement 3 pour 100.

La population civile des colonies militaires s'est rapidement avancée dans les voies de civilisation. Elle a acquis des connaissances qui conviennent à de bons cultivateurs; dans peu d'années elle saura, sans exception, lire, écrire, calculer; son état moral est très-satisfaisant.

Les colonies militaires de la Russie ne rentrent pas exactement dans le cadre des institutions que j'ai à retracer ici; car le soldat n'y est occupé que du service militaire; et, d'après tous les renseignements qui ont été publiés, il ne concourt aucunement à la production. Néanmoins, pour le transformer en producteur, il suffirait de modifier légèrement le système actuel. Ces colonies offrent au moins un exemple curieux de troupes coûtant peu au trésor, et, par ces motifs, j'ai cru devoir sommairement les décrire.

QUINZIÈME LEÇON.

Armée indelta de la Suède, vouée à l'agriculture et aux travaux publics.

SOMMAIRE. — Intérêt qu'offre, pour la France, propriétaire de l'Algérie, l'idée de faire concourir les armées à la production. — Organisation de l'armée suédoise *indelta*. — Rôle historique et qualités éminentes du peuple suédois; la Suède présente un mélange d'institutions anciennes et de créations modernes; elle n'a pas été conquise comme le furent, il y a quatorze siècles, les dépendances de l'empire romain; les paysans n'y ont jamais été serfs; néanmoins, dans l'ancienne armée suédoise, les paysans formaient l'infanterie, et les nobles, la cavalerie. — Le roi Charles XI, ses hautes facultés; pauvreté de la Suède; Charles XI veut constituer une grande armée à peu de frais; *Réduction* de 1680, elle consista à reprendre les domaines distraits de la couronne depuis la mort de Charles IX; ces domaines furent appliqués par Charles XI à des services publics, et principalement à la dotation de l'armée *indelta*; les officiers et les sous-officiers reçoivent, au lieu de solde, des *bostœlles* ou fiefs temporaires.—Pour les soldats, l'organisation du moyen âge a été maintenue et régularisée; chacune des petites circonscriptions du territoire fournit un soldat; elle lui donne pour demeure une chaumière avec des terres. — Avantages attachés à la profession militaire en Suède. — Organisation de la cavalerie suédoise. — Succès militaire de l'armée *indelta*; elle ne réussit pas moins dans la production : non-seulement les soldats sont cultivateurs, mais ils louent leurs bras pour toute sorte de travaux; les soldats de l'armée dite de garnison (*vœrfvade*) ont également cette faculté; — Depuis 1810, l'armée indelta est appliquée régulièrement aux travaux publics; mode de cette application au canal de Gothie. — A la différence de l'armée française, l'armée suédoise s'est montrée apte à être utilement employée à des travaux publics purement civils; si la première a plus que la seconde l'ardeur militaire, elle n'a pas au même degré le sentiment de l'utilité nationale.—Le soldat suédois est généralement marié; avantages qui résulteraient du mariage des soldats.—L'armée indelta confirme cette opinion, que l'organisation du moyen âge se prête, en subissant une transformation, à l'application de l'armée aux travaux publics. —Elle est le résultat nécessaire du passé politique de la Suède, comme la constitution de l'armée française résulte de l'histoire de France; nos rois ont eu à combattre une féodalité puissante, ils l'ont vaincue au moyen d'armées permanentes qu'ils ont ensuite tournées contre l'Europe; les rois de Suède n'ont pas eu de grande féodalité à détruire, ils ont eu seulement une ancienne hiérarchie à transformer. — Comment les nations ne peuvent échapper aux conséquences de leurs traditions.

MESSIEURS,

Les régiments-frontières de l'Autriche, dont je vous ai entretenus dans la dernière leçon, ne sont appliqués que très-accessoirement aux travaux publics, mais ils se livrent d'une manière constante

aux occupations agricoles; les soldats y sont mariés et pratiquent les devoirs de la vie civile en même temps que ceux de la vie militaire. Cette armée de 70,000 hommes, fournie par une population d'un million et demi d'âmes, offre donc une belle et vaste expérience. Les colonies militaires de la Russie sont moins nombreuses et ne s'utilisent pas. Placés à côté des populations civiles, logés chez elles, mais non confondus avec elles, ces corps ne coûtent à l'empire russe que les deux cinquièmes des autres régiments de cavalerie, à cause des redevances et des corvées auxquelles sont assujettis les habitants civils des colonies; mais les soldats ne travaillent point. Ce n'en est pas moins un exemple intéressant de l'alliance du service militaire avec le travail productif.

Il semble que ces deux types d'organisation militaire, ainsi que tous ceux qui pourraient leur ressembler, ne doivent avoir pour le public français qu'un intérêt de science et de curiosité, et que les principes politiques de liberté et d'égalité qui gouvernent la France en interdisent sur son territoire une imitation d'ailleurs impossible, puisque, chez nous, l'État n'a point de terres à distribuer. Néanmoins, comme la France n'est plus située tout entière entre la Méditerranée, l'Océan, la Manche et le Rhin, comme elle possède sur les rivages de l'Afrique une vaste région à coloniser qui devra être longtemps soumise à un régime spécial, les deux institutions autrichienne et russe, ainsi que celles que présente la Suède et dont je vais vous entretenir, ne sauraient, même du point de vue de l'intérêt national le plus étroit, nous être indifférentes.

Nulle part l'application des troupes à la production

n'a été pratiquée avec plus de succès qu'en Suède. Il y a longtemps que la masse principale de l'armée suédoise se livre aux travaux agricoles ; et depuis qu'elle est gouvernée par le prince éclairé qu'a appelé au trône le vœu populaire librement exprimé, ce n'est plus seulement à l'agriculture, comme les régiments-frontières de l'Autriche, c'est encore aux travaux publics qu'elle concourt avec un rare bonheur.

Le peuple suédois, médiocre par le nombre, est grand par les événements auxquels il a été mêlé, par le rôle qu'il a joué, par les qualités d'esprit et de caractère qui lui ont été départies. Il compte aujourd'hui un peu plus de trois millions d'âmes (1); jamais il n'en a présenté beaucoup plus, même au temps où il possédait quelques provinces qui lui ont été ravies, telles que la Finlande ; et cependant, plus d'une fois il a remué l'Europe entière jusque dans ses fondements et fait trembler sur leurs trônes les plus puissants souverains. Un instant, il y a deux siècles à peine, il a ébranlé, en Allemagne, l'antique maison impériale de Habsbourg. Plus tard, il s'est mesuré avec un autre colosse qui se dressait alors dans les régions du Nord ; et l'on sait que, dans cette lutte, Charles XII a été à la veille de terrasser Pierre le Grand. Et ce ne sont pas les seules prouesses que les Scandinaves aient à produire : bien avant Christophe Colomb, leurs navigateurs intrépides s'étaient aventurés sur les mers lointaines, et, le fait est aujourd'hui bien constaté, ils avaient découvert l'Amérique et

(1) La population de la Suède proprement dite est d'environ 3,200,000 âmes ; avec la Norwége, qui compte 1,200,000 âmes, elle est de 4,400,000. En 1809, la Suède proprement dite, avec la Finlande, excédait de peu 3 millions. Aujourd'hui, après avoir été dépouillée de la Finlande, qui comptait pour 1 million, elle est plus peuplée qu'avant cette énorme perte.

fondé des établissements sur ce continent ignoré (1).

Dans leur orgueil et dans leur force, les peuples des heureuses régions de l'Europe tempérée ne s'attendraient point à rencontrer des modèles au milieu des glaces du pôle; la nation suédoise cependant se recommande à leur admiration; elle offre à leur imitation de merveilleuses habitudes d'économie et une sagacité parfaite à utiliser les faibles ressources d'un sol pauvre. Le Suédois est résolu et patient; en face d'une nature rebelle, d'un climat sévère, il s'est recueilli, il a appris à exercer un grand empire sur lui-même, première condition pour en exercer un sur le monde (2).

L'organisation sociale, politique et militaire de la Suède remonte à une haute antiquité. Plus encore que l'Angleterre, la Suède actuelle offre un mélange d'institutions anciennes, dont l'origine se perd dans la nuit des temps et de créations toutes modernes. A côté de lois et d'usages où le passé se perpétue, on y trouve quelques-unes des conquêtes les plus récentes de la civilisation (3). Ce double esprit, antique et moderne, se reflète dans la constitution de l'armée.

(1) C'est ce qui résulte bien positivement des travaux de M. Charles Christian Rafn et des publications de la Société des Antiquaires du Nord de Copenhague.

(2) Il ne faut pas s'exagérer pourtant la rigueur du climat de la Suède. Les lignes isothermes se relèvent dans la Scandinavie à un point remarquable. A Enontoki, sous une latitude de 68° 1/2, l'orge et les navets réussissent très-bien. Ces cultures ne sont possibles en Sibérie que 8° plus au midi, et au Canada que par 50° environ. La température moyenne de Stockholm est de 5° 7/10, celle de Saint-Pétersbourg de 2° 5/10, celle de Moscou de 3° 6/10. Cependant Stockholm est, à un demi degré près, à la même latitude que Saint-Pétersbourg, et il est de 4° plus au nord que Moscou. L'avantage serait bien plus grand si l'on comparait Stockholm à des localités du Nouveau-Continent situées sous le même parallèle.

(3) C'est ainsi qu'il y a en Suède une extrême liberté de la presse.

La Suède n'a pas subi le sort des dépendances de l'empire romain ; elle n'a pas été conquise par les barbares. Elle était peu propre à tenter les envahisseurs de l'empire romain ; elle n'était pas sur leur chemin, et elle était peuplée d'une race d'hommes rudes et incultes alors, de la même origine, et qui leur eût tenu tête, Elle est entrée dans le giron de la civilisation occidentale par le christianisme auquel commencèrent à la convertir de courageux missionnaires au IXe siècle. Aussi ses institutions politiques ne dérivent-elles pas de la conquête. Sans doute il s'y trouvait, dès le moyen âge, des privilégiés et des non-privilégiés ; et l'un des ordres de l'État porte le nom de noblesse ; mais la supériorité des privilégiés n'avait rien d'oppressif, et l'infériorité des autres classes, rien de dégradant ; c'était de la hiérarchie, ou plutôt une exemption de certaines charges en retour de certains services, et non pas de l'asservissement. L'ordre des paysans en Suède n'a jamais été serf. L'organisation militaire portait l'empreinte de cet état de la société. L'armée suédoise se composait de tous les propriétaires. Le roi les convoquait, et ils étaient obligés de se rendre à son appel en se faisant suivre d'un nombre d'hommes proportionnel à l'étendue de leurs terres. Les riches qui pouvaient servir à cheval et amener avec eux des hommes d'armes montés, obtenaient pour leurs terres l'exemption de certaines redevances. De là le mot de *frœlse* (exemptés), qui aujourd'hui encore est le synonyme légal de noble ; *o frœlse* (non exempté) est le seul terme en usage pour dire non-noble. Telle est l'origine de la noblesse antérieure à Gustave Wasa qui ensuite s'est accrue de nobles

créés par lettres patentes du roi. Les autres propriétaires moins aisés formaient l'infanterie. De là l'ordre politique des paysans. Mais les paysans ont toujours été citoyens, et il y a longtemps qu'ils paraissent à la diète (1).

Tel était encore l'état de l'armée suédoise, à l'avénement de Charles XI. Elle consistait dans la réunion des propriétaires que la guerre rassemblait autour du prince, et que la paix ramenait dans leurs foyers. En outre, à l'imitation des autres rois de l'Europe, qui, dans le but de résister à de puissants vassaux, de les contenir ou de les soumettre, tenaient constamment sur pied quelques troupes soldées, les rois de Suède entretenaient un très-petit nombre de régiments permanents.

Au moment où il monta sur le trône, Charles XI avait dix-sept ans, et, trois ans après, quand il se rendit à l'armée, il ne savait pas lire. Louis XIV régnait alors en France, et les lettres commençaient à jeter autour de son trône le plus vif éclat. Honteux de son ignorance, Charles XI se mit à l'étude avec cette application, cette persévérance qui caractérisent les hommes du Nord, et il eut bientôt réparé le crime de ses tuteurs envers lui. Il devint, sinon un des princes les plus savants, du moins un des plus capables de son temps, ce qui valait mieux. Il n'eut qu'un tort, ce fut, en humiliant une noblesse de laquelle la couronne et le pays avaient à se plaindre, de

(1) La Suède est de tous les pays de l'Europe celui qui, le premier, a eu un gouvernement représentatif. Dès les temps les plus reculés, son histoire fait mention d'une diète partagée en plusieurs ordres; ce n'est cependant que vers la fin du XV[e] siècle qu'on voit les paysans formellement admis dans la représentation.

renverser des barrières constitutionnelles qui subsistaient depuis des siècles; il ouvrit ainsi la porte à des abus de pouvoir que la Suède a payés cher, et que ses rois ont expiés plus chèrement encore, par la perte du trône, et en une circonstance célèbre, à la fin du siècle dernier, par celle de la vie.

Charles XI fit la guerre avec succès et gloire, et il vit ce qu'elle coûtait à ses sujets. Rendu aux loisirs de la paix, il n'eut rien plus à cœur que d'organiser cette partie de l'armée suédoise de beaucoup la plus nombreuse qu'on appelle *indelta* (répartie). Il comprenait qu'en présence des grandes armées que les autres princes de l'Europe gardaient sur pied, la Suède avait besoin de forces militaires relativement considérables pour tenir son rang; mais il sentit que l'entretien de ces forces serait très-onéreux aux contribuables, si l'on n'y avisait par quelque expédient particulier. Il voulut donc avoir une armée imposante qui fût peu dispendieuse, et ce problème en apparence insoluble, il le résolut.

Nul État plus que la Suède n'a besoin d'être économe. Sous nos riches climats, nous nous faisons difficilement une idée de ce qu'était alors et de ce qu'est encore la pauvreté de ces régions du Nord. La Suède entoure le trône de sa vénération; elle est dévouée à ses princes; mais elle ne donne au roi qu'une liste civile de 850,000 fr., et à l'héritier présomptif une dotation de 350,000. Une marine respectable lui est nécessaire, elle l'a en effet; mais elle ne peut y consacrer qu'une somme annuelle de 2,300,000 fr. Ce serait une bouchée pour l'un de nos cinq préfets maritimes. La Suède ne peut dépenser que 7 millions pour son armée de terre. Enfin, des 3 millions d'hom-

mes qui l'habitent, elle ne retire que 35 millions d'impôts ; ce sont les trois quarts du budget municipal de Paris. La connaissance profonde de cette irrémédiable exiguïté des ressources nationales détermina Charles XI à tenter résolument, et à tout risque, de constituer une armée peu coûteuse ; et, à cet effet, il prit une mesure, célèbre dans l'histoire de la Suède sous le nom de *Réduction de* 1680.

A la mort de Charles IX, prédécesseur de Gustave-Adolphe, la couronne de Suède possédait une immense quantité de domaines qui lui étaient échus par déshérence. La plupart ne tardèrent pas à être aliénés. Ils servirent plus d'une fois à rémunérer d'éclatants services ; lorsque Gustave-Adolphe, agissant en grand prince qui sait dignement récompenser, les donnait à ses compagnons d'armes et de gloire, ce n'était que stricte justice. Mais après lui ce fut une prodigalité coupable. La reine Christine combla de dons ses favoris et, lorsque Charles XI prit le sceptre, il trouva presque entièrement dissipées les possessions de la couronne que le cours des siècles avait accumulées. Une soixantaine d'années avait suffi pour que le gaspillage fût complet. La *Réduction* consista à faire rentrer à la couronne les fiefs qui en avaient été abusivement distraits. Une commission, analogue aux chambres ardentes qu'a instituées quelquefois la sévérité de nos souverains, fut chargée de cette opération. Elle procéda avec une rigueur inexorable à la révision des titres, et elle annula toutes les aliénations illégales. Charles XI eut ainsi à sa disposition une masse considérable de propriétés. Il en fit un noble usage. Il en garda fort peu pour lui, et les consacra presque toutes à des services publics. Ainsi,

avec ces biens, il dota le clergé, l'université, les écoles secondaires et la magistrature territoriale; il pourvut au service des postes, et il fonda des haras; mais la meilleure part servit à la constitution de l'armée *indelta*.

Il créa des espèces de fiefs temporaires, pour l'état-major de l'armée. En conséquence, les généraux, les colonels, les simples officiers et même les sous-officiers reçurent des terres qu'on désigne sous le nom de *bostœlles* (1). Ces habitations sont plus ou moins considérables, selon le grade auquel elles sont attachées. Pour le sergent, c'est une modeste métairie; pour le colonel et pour le général, c'est un château avec d'amples dépendances. La jouissance ou l'usufruit de ces bostœlles remplaça le traitement que l'État autrement aurait dû donner. Le bostœlle est inhérent à la fonction, et on change de bostœlle en changeant de grade. Jusqu'à ces derniers temps les officiers étaient tenus d'habiter leurs bostœlles et de les faire valoir eux-mêmes, sans pouvoir les affermer; mais cette disposition de la loi, contre laquelle s'étaient élevées de nombreuses réclamations, a été abrogée en 1830. Les bostœlles des officiers subalternes et des sous-officiers sont mis en fermage aujourd'hui par les soins officiels de l'administration de la guerre; les autres sont, à volonté, affermés ou directement exploités par les titulaires.

Charles XI avait ainsi dégrevé le Trésor de la solde de l'état-major tout entier, grand et petit. Quant aux soldats, il n'eut qu'à maintenir ce qui existait, en le régularisant toutefois et en le perfectionnant. De

(1) Ce mot signifie lieu de résidence.

tout temps, en Suède, les propriétaires, nous l'avons déjà dit, étaient tenus de fournir au prince des soldats. Engagés ordinairement pour toute leur vie, ces derniers avaient la jouissance d'un petit terrain qu'ils exploitaient pour leur compte. Charles XI remania cette institution pour la généraliser et la fixer.

Les provinces du royaume ont été subdivisées en petites circonscriptions, appelées *rotes*, bornées quelquefois à l'étendue d'une seule propriété. Chaque rote doit fournir un soldat à l'État. Le rote consacre une portion de terrain à la formation d'un petit domaine, appelé *torp*, suffisant pour l'entretien du soldat et de sa famille. Un torp se compose d'une chaumière, pourvue d'instruments aratoires, d'un jardin, et de quelques arpents de terres arables, de prairies et de bois. En outre, le rote doit au soldat le petit uniforme qui est renouvelé tous les deux ans; le grand uniforme et l'armement restent à la charge de l'État. Le soldat réside sur son torp et le cultive comme il l'entend; les produits qu'il en retire lui tiennent lieu de solde. Le rote est tenu de l'assister dans l'ensemencement et dans la récolte de ses champs, et, en cas d'insuffisance des produits, d'y suppléer par une rente en blé, déterminée par le contrat d'engagement. En temps de guerre, le soldat reçoit sa solde de campagne comme les autres troupes; et alors son torp est cultivé par le rote qui veille aussi sur sa famille. Le soldat est de même entretenu aux frais du rote pendant la durée des grandes manœuvres annuelles. Il sert aussi longtemps qu'il est valide; lorsqu'il est réformé, le rote ordinairement se charge de lui, de sa femme et de ses enfants en bas âge.

Le bostœlle d'un officier général donne 8 à 10,000

francs de revenu, celui d'un colonel, 5 à 6,000, celui d'un major, 3,000, et le dernier officier retire du sien plus de 500 francs. En un pays pauvre, ce sont de beaux traitements. Voilà pour l'état-major. Quant au soldat, tranquille sur son avenir et sur l'existence de sa famille, il est heureux de son sort. Le voyageur qui parcourt la Suède, remarque fréquemment sur la route de petites maisons d'une apparence agréable, entourées d'une culture soignée; sur le mur se dessine une inscription peinte en lettres noires sur un fond blanc ou jaune, et portant un numéro de contrôle; c'est la demeure d'un soldat. En continuant sa route, l'étranger pense au vétéran des légions d'Auguste, dotées par l'empereur reconnaissant, et au soldat laboureur que le pinceau d'un peintre célèbre a rendu populaire en France. Il y a cependant cette différence que le soldat indelta n'est ni un guerrier émérite, retiré à jamais du service, ni un glorieux vaincu; il est dans la force de l'âge, en pleine activité, et, tout modeste qu'il est, prêt à paraître avec distinction sur les champs de bataille.

Ce qui précède ne concerne que l'infanterie. Les régiments de cavalerie indelta sont formés d'après des principes différents. L'obligation de fournir des cavaliers n'est pas attachée à une certaine circonscription territoriale, mais bien à certaines terres désignées sous le nom de *rusthall*. Le propriétaire d'un rusthall fournit, avec le cavalier, l'équipement, l'armement et le cheval. Il doit, si le cavalier est tué ou mis hors de service, le remplacer immédiatement; il est astreint aussi à renouveler le cheval. S'il ne pouvait trouver de remplaçant au cavalier, il aurait

à monter lui-même à cheval et à paraître en personne dans les rangs.

Toutes ces troupes sont soumises à une inspection sévère. Chaque année, au mois de juin, elles sont réunies dans des camps et exercées par de grandes manœuvres collectives qui durent vingt et un jours. Les voyageurs qui, à diverses époques, ont parcouru la Suède, sont unanimes sur leur parfaite tenue et sur leur excellente discipline. L'histoire atteste leur valeur en même temps que leurs sentiments d'honneur et leur bonne conduite. Et qui pourrait contester le mérite militaire d'une organisation qui a produit les soldats de Charles XII ?

L'armée indelta est forte de 34,000 hommes. Le reste de l'armée suédoise ne s'élève qu'à 8,000 hommes. Ainsi, en Suède, le concours de l'armée à la production n'est pas une exception, il est la règle dominante.

Les soldats de l'armée indelta sont essentiellement agriculteurs, puisque eux-mêmes, on l'a vu, cultivent le champ qui leur est alloué. Mais ils ne se bornent pas aux travaux agricoles. Autorisés à utiliser pour toute sorte d'ouvrages la force de leurs bras, avec l'assentiment de leurs chefs, ils usent volontiers de cette faculté, et, de tous les ouvriers du pays, ils sont incomparablement ceux qu'on recherche le plus. Les soldats de l'armée indelta ne sont pas les seuls à se louer ainsi. Les hommes de l'armée dite de garnison (*værfvade*), au nombre de 8,000 formant les régiments de l'artillerie et ceux de la garde, ont aussi la permission de travailler pour les fabricants et pour les autres habitants des villes. Rien n'est plus commun que de rencontrer dans les rues de Stockholm

les grands et beaux soldats de la garde, portant des fardeaux ou même traînant des charrettes.

Depuis 1810, l'armée indelta est appliquée régulièrement aux travaux publics, avec un succès éclatant. Sans elle on aurait difficilement exécuté les grandes fortifications que le roi Charles-Jean a érigées sur quelques points stratégiques de la contrée, ou les ouvrages de canalisation et de viabilité et les améliorations des ports, dont il a doté ses États. Tous les ans le huitième environ de cette armée se rend en corps sur les travaux publics; chaque régiment fournit son contingent, qui se met en route le sac sur le dos, avec ses armes et en petite tenue. Arrivés sur les lieux, les soldats sont mis à la disposition des ingénieurs qui leur assignent une tâche (*beting*). Ils sont assimilés aux travailleurs de la localité, et le salaire journalier qu'ils reçoivent est fixé d'après le prix courant du pays. Il est d'ailleurs très-modique, le Suédois se nourrissant de peu. La rétribution de la tâche varie entre 35 et 55 centimes de notre monnaie. Cependant, comme les soldats ont la faculté d'exécuter plus que leur tâche proprement dite, ils peuvent gagner davantage, et il n'est pas rare de voir la journée leur produire de 70 à 75 centimes, ce qui est réputé considérable. Par là ils sont en mesure de se nourrir très-convenablement, eu égard à leurs besoins, et ils réalisent presque tous des économies. Pendant la durée des travaux, on veille avec le plus grand soin au maintien de la discipline; tous les mouvements s'exécutent au son du tambour, et, le dimanche, il y a, outre le service divin, inspection des armes et de l'équipement, revue et manœuvres.

L'ouvrage le plus remarquable que les soldats suédois aient achevé, est le grand canal de Gothie. Qui ne connaît ce détroit célèbre du Sund, entre la côte danoise et celle de la Suède, de la mer du Nord à la Baltique, par lequel toute l'Europe du midi et de l'ouest, la France, la Belgique, la Hollande, l'Angleterre et les deux péninsules, commercent avec Lubeck, Stettin, Dantzick, Riga, St.-Pétersbourg? En vertu de traités qui remontent au moyen âge, le roi de Danemark perçoit un fort péage sur tout navire qui y passe. Les navires des puissances du premier ordre, ceux d'Angleterre, de France, de Russie acquittent cette redevance (1). Les bâtiments suédois n'en sont pas exemptés, quoique le passage soit dans les eaux de la Suède, sous le feu de la forteresse suédoise, et non pas sur le côté danois. Depuis longtemps le gouvernement de la Suède nourrissait le projet d'établir, à travers la péninsule scandinave, une communication entre les deux mers, qui fît concurrence à la fiscalité danoise, et ouvrît un débouché aux productions de l'intérieur du pays. Cette jonction a été opérée, par le canal de Gothie, de Gothembourg à Soderkoping, qui a été commencé depuis une époque assez éloi-

(1) Des traités ont fixé le mode de perception et la quotité des droits que les bâtiments étrangers doivent payer pour le passage du Sund. Le tarif de 1645 est celui qui a été le plus généralement adopté; un grand nombre de marchandises y sont spécifiées; celles qui n'y sont point nominativement désignées, sont taxées à 1 pour 100 de la valeur, quand elles sont importées sur les bâtiments de la nation la plus favorisée. Les autres nations payent 1 et un quart. Le commerce se plaignait beaucoup des procédés de perception employés par les fonctionnaires danois, et de diverses avanies qu'il était obligé de subir dans le port danois d'Elseneur, devant lequel il faut stationner pour acquitter les droits. Il y a été porté un remède partiel par une convention de 1841, signée à Londres, à laquelle la France a adhéré.

gnée, et a été livré à la circulation en 1832, mais qui réellement est inachevé, car il n'est pas encore à l'usage des bâtiments de mer. Il ne le sera qu'en 1844. Il présente entre les deux points extrêmes un développement d'environ 345 kilomètres, dont 86 seulement sont creusés de main d'homme (1). Le reste se compose de lacs et de fleuves naturellement navigables ou qu'on a pu aisément rendre tels. Il a coûté 11 millions et demi de rixdalers, ce qui fait environ 24 millions de francs. Les soldats y ont travaillé activement pendant les 22 années qu'a duré la dernière reprise des travaux. A une date assez récente, le nombre des journées, par eux fournies, s'élevait à 2,854,300. En outre, pendant le même espace de temps, ils avaient donné 2,720,657 journées à différents autres ouvrages. C'est donc un total de 5,574,957 journées.

L'éducation de travail que les troupes ont reçue pendant l'exécution du canal de Gothie, a procuré au pays un grand nombre d'excellents ouvriers. D'après ce que vous savez déjà, est-il besoin de dire qu'elle a renforcé la discipline de l'armée, la santé des hommes? Le gouvernement suédois n'a d'ailleurs rien négligé pour faire aimer des soldats la participation aux travaux. L'administration de la guerre veillait soigneusement à ce que les vivres leur fussent vendus à des prix modérés, et à ce que leurs économies ne fussent pas gaspillées.

L'emploi des troupes suédoises aux travaux pu-

(1) Les canaux y sont au nombre de cinq. Il y a, en outre, 31 kilomètres et demi du cours de la Gotha qu'on a améliorés.

blics présente une circonstance digne de remarque. A juger d'après ce qui s'est passé pour l'armée française, une condition à peu près de rigueur pour que les soldats aient du cœur à l'ouvrage, serait que les travaux auxquels on les appliquerait fussent militaires par quelque côté. Le canal de Gothie, pourtant, était un travail exclusivement civil, et les troupes l'ont exécuté avec un zèle incontestable. Est-ce que cette expérience contredirait une conclusion que les travaux de l'armée française semblaient péremptoirement motiver, et qui a eu l'adhésion, en France, des militaires les plus distingués? Ne nous hâtons pas d'accueillir cette contradiction comme un fait établi, et examinons si les résultats, au lieu d'être contradictoires, ne seraient pas seulement divers, en raison de la diversité des caractères nationaux des deux peuples.

Il est difficile d'affirmer positivement quoi que ce soit de la France, au sujet de l'application de l'armée aux travaux publics, parce que ce sujet n'a pas encore été expérimenté chez nous pendant un laps de temps suffisant, ni surtout dans des circonstances suffisamment variées. On peut croire néanmoins qu'on ne tirera pas aisément parti de l'armée française, si ce n'est pour des ouvrages d'un caractère ou tout au moins d'une portée militaire. Il semble que le soldat français ait besoin, même en travaillant, de flairer la poudre à canon. Il est extrêmement accessible au sentiment de l'honneur guerrier; il l'est médiocrement à celui de l'intérêt, et pourtant l'intérêt est un des mobiles sur lesquels on doit le plus compter pour déterminer l'armée au travail. Le soldat français a besoin qu'il y ait de la guerre

dans tout ce qu'il fait, sinon il se croit hors de sa place, et il se sent humilié. Le soldat suédois, chez qui ce sentiment de fierté militaire, un philosophe dirait volontiers de gloriole et de vanité, est beaucoup moins vif, n'éprouve pas au même degré ce besoin. Sur lui l'intérêt a de la prise; et rien de plus respectable que l'intérêt, lorsqu'il se traduit par un travail d'utilité publique en échange d'un modique salaire; mais il est un autre sentiment non plus individuel, tout patriotique au contraire, dont le soldat suédois est animé et soutenu, lorsqu'il accomplit des œuvres semblables au canal de Gothie. Il lui suffit de savoir que l'œuvre qui lui est commandée est utile à son pays, de quelque manière que ce soit, pour qu'il l'accomplisse avec satisfaction et persévérance. Le sentiment froid et calme du devoir possède chez le soldat suédois une puissance motrice qui n'agit point avec la même intensité sur le soldat français; chez celui-ci le moteur le plus efficace est un dévouement enthousiaste, prompt à prendre la forme d'une belliqueuse ardeur.

Indépendamment de cette dissemblance des tempéraments nationaux, qui suffirait à expliquer la diversité des résultats obtenus dans les deux pays, en les supposant également bien constatés, il existe une différence profonde entre la vie intime ou publique, personnelle ou collective que mène le soldat français et celle du soldat suédois, et il n'en faudrait pas davantage pour leur donner, en présence du travail, des dispositions fort différentes. Le soldat français habite une caserne et il ne voit que ses pareils; il respire constamment une atmosphère militaire. Le sol-

dat suédois passe sur le champ qu'il cultive la majeure partie de son temps. Il est en contact perpétuel avec les populations laborieuses et vit de leur vie. Ses compagnons d'armes sont moins ses voisins que les paysans voués au travail de la terre, œuvre civile s'il en est. Sauf un très-petit nombre d'exceptions, nos soldats sont célibataires; tout soldat suédois, au contraire, est marié. Le Suédois se fait soldat précisément pour avoir un établissement qui lui permette de se marier. Une fois dans son torp, il a besoin d'une ménagère, et, investi d'un domaine, il peut en trouver une à son goût. Ainsi, avec le soldat suédois, le mariage n'est pas l'exception : il est la règle. De là deux situations d'esprit et d'âme autres et opposées. Le soldat marié est par cela même plus sensible à l'intérêt. Il est plus rangé; la vie de famille le soustrait à la domination exclusive du sentiment guerrier. Le soldat français a son pain cuit; chaque matin, en se levant, il est assuré de trouver sa ration. Le Suédois, même sur son torp, loin des travaux publics, est obligé de demander sa pitance à la terre qui ne la lui livre qu'à la sueur de son front, pour sa femme et pour ses enfants non moins que pour lui-même

Le mariage des soldats, disons-le en passant, serait dans les armées européennes une innovation radicale, dont les amis de la paix et de la liberté auraient à s'applaudir. Les soldats mariés ne constitueraient pas une sorte de tribu, à part de la population. Moins belliqueux que des célibataires, leurs intérêts seraient plus intimement confondus avec ceux de leurs concitoyens. Des armées pareilles, médiocres pour une agression qui

ne serait pas motivée, mais excellentes pour la défense, jalouses de l'ordre et sans péril pour la liberté, appréciant les bienfaits de la paix, sont celles que, dans l'état actuel de la civilisation, nous devons souhaiter à l'Europe. Cependant ce serait s'abuser que de croire qu'une armée ainsi organisée manquerait d'élan. Les populations européennes recèlent dans les replis de leur cœur une incroyable passion pour l'aventure, lorsque celle-ci se produit sous la forme de la guerre. On ne court donc pas le risque d'éteindre complétement en elles le feu guerrier. On doit plutôt croire qu'on ne le modérera jamais assez. L'armée indelta en donne la preuve. Malgré les intérêts et les liens de famille qui rattachent les soldats au sol, jamais on ne leur a fait un appel qu'on ne les ait vus empressés à s'y rendre. Si l'on demandait des volontaires, tous voudraient en être. Et, une fois partis, jamais on ne les entendit soupirer après le retour.

L'armée indelta peut être citée à l'appui d'une opinion que je vous ai indiquée dans la leçon précédente, que la constitution ancienne des peuples comportait, au moyen de quelques transformations, l'application de l'armée à la production; et que les nations qui n'auraient pas, comme la France, fait table rase, seraient tout aussi voisines de cette amélioration que nous pouvons l'être nous-mêmes, sinon davantage. L'esprit des siècles qui ne sont plus nous était apparu dans les régiments-frontières de l'Autriche; mais nulle part le régime des temps anciens n'est conservé comme dans l'armée indelta. Et, sous ce rapport, cette armée se recommande à l'attention du philosophe et de l'historien, aussi bien que de l'économiste. Forte de 34,000

hommes de troupes excellentes et qui ont fait leurs preuves, c'est comme une armée du passé appropriée par des mains habiles aux convenances des temps modernes.

D'un autre point de vue, l'armée indelta serait également digne d'être étudiée. Elle est le résultat logique d'une politique suivie de longue main par les rois de Suède, de même que l'armée française, malgré toutes les révolutions que nous avons subies, dérive non moins nécessairement et en ligne non moins directe d'un plan ancien adopté par nos rois; ancien, je puis le dire, car il remonte jusqu'aux premiers règnes de notre troisième dynastie.

En France alors, les rois, malgré les grandes possessions qui avaient composé l'apport de Hugues Capet à la couronne, eurent affaire à des vassaux qui étaient leurs égaux, sinon leurs supérieurs, par l'étendue de leurs domaines. Investis d'une souveraineté nominale, ils trouvaient des antagonistes redoutés dans les grands feudataires. Ils les opposèrent d'abord les uns aux autres; puis, au bout d'un certain temps, ils eurent l'idée d'entretenir des troupes permanentes avec lesquelles, peu à peu, ils les réduisirent tous. Plus tard, quand les grands vassaux eurent disparu, quand Richelieu et Mazarin eurent eu raison des restes de la féodalité, les armées permanentes devinrent entre les mains de nos princes des instruments d'agression contre l'Europe entière. C'est de là qu'a découlé la constitution présente de notre armée; de là, je dirai plus, l'état politique présent de l'Europe. En politique, ainsi qu'on le dit en mécanique, la réaction est toujours égale et contraire à l'action. Les rois de France tenant sur pied de

grandes armées, les autres souverains en eurent à leur tour. Les rois de France menaçant l'Europe, l'Europe, de son côté, prit vis-à-vis d'eux une attitude menaçante. Cette situation s'est perpétuée à travers mille incidents et mille cataclysmes, et, nonobstant la puissance que les intérêts pacifiques ont acquise, elle subsiste encore en 1843 et cause d'énormes dépenses aux peuples civilisés. Ainsi, Messieurs, un plan ancien dont on ne peut contester la sagesse, eu égard aux besoins de l'époque où il fut conçu, suivi plus tard hors de saison et dénaturé par l'ambition des hommes, est la principale peut-être des causes pour lesquelles l'Europe aujourd'hui entretient malgré elle, sans nécessité, on peut l'affirmer, sans même s'être bien demandé pourquoi, un état militaire qui obère les populations.

La royauté, en Suède, avait une position tout autre que celle des successeurs de Hugues Capet. L'aristocratie contre laquelle elle avait à lutter, n'offrait pas les grandes individualités qui donnaient au corps de notre noblesse une force immense. Au moment où tout le continent européen secoua le joug féodal et devint monarchique, l'attitude des princes suédois dut être différente de celle de nos rois. Ils n'anéantirent pas précisément la féodalité; l'intérêt des populations et celui de leur propre autorité ne le commandaient pas; mais ils la transfigurèrent à leur profit. Ils reprirent des fiefs distraits du domaine de la couronne, et ils s'en servirent pour développer la prospérité du pays et pour leur propre grandeur; ils se créèrent ainsi une puissance militaire qui les fit respecter au dehors et qui leur fut

personnellement dévouée. En France la sécurité du pouvoir royal et l'ordre public exigeaient qu'après avoir maîtrisé ces grandes et formidables existences telles qu'était un duc de Bourgogne ou un duc de Bretagne, on les fît disparaître, on les anéantît. Les rois de Suède pouvaient maintenir des fiefs qui, au lieu d'être des provinces, n'étaient que de simples domaines : il leur suffisait de prendre des mesures pour que les tenanciers restassent sous leur dépendance. C'était facile, et Charles XI y réussit au moyen de l'institution des bostœlles dévolus temporairement à l'état-major de l'armée indelta et rendus inhérents aux fonctions.

Ainsi, après une longue série de siècles et à la suite des grandes révolutions qui, chez nous surtout, on le croirait du moins, devraient avoir causé une solution générale de continuité, les deux armées, française et suédoise, portent l'empreinte du passé des deux pays; tant il est vrai que les nations subissent les conséquences de leurs traditions, comme les individus celles de leurs antécédents! Dans leurs innovations les plus radicales, les nations agissent sous l'influence de leur histoire et sous l'entraînement de leur ancien régime, lors même qu'elles se flattent de s'y être entièrement soustraites. Vainement elles avaient secoué la poussière de leurs pieds; elles n'en gardent pas moins la marque des espaces qu'elles ont traversés; elles obéissent indéfiniment à l'impulsion que jadis elles avaient reçue ou s'étaient donnée. Napoléon est le légataire de Louis XIV, et son continuateur quelquefois mal inspiré. La Convention a copié et continué, qoi qu'elle en eût, Louis XI et Richelieu, extermi-

nateurs impitoyables de la féodalité, fondateurs sanglants de l'unité nationale et de l'autorité monarchique. Ainsi un siècle, en même temps qu'il porte la responsabilité des actes des générations qui l'ont précédé, règle les destinées des générations qui vont suivre. Ce devrait être un motif de plus assurément pour que chaque époque, par pitié du moins pour ses héritiers, se contînt dans ses écarts.

SEIZIÈME LEÇON.

De l'armée prussienne dans ses rapports avec la production.

SOMMAIRE.—Organisation de l'armée prussienne.—Les soldats de cette armée concourent individuellement à la production ; elle diffère de l'armée suédoise, en ce qu'elle est une création toute moderne, et de toutes les armées du monde, par l'application étendue qu'elle offre du principe d'égalité.—Idée ancienne des levées en masse : la *landwehr* prussienne est une sorte de levée en masse organisée. — Moyennant le système de la landwehr, la Prusse a beaucoup de soldats, mais une petite armée permanente : plus qu'aucun des grands États, elle avait besoin d'une force militaire considérable et en même temps d'une sévère économie; par le système de la landwehr, elle a satisfait à cette double nécessité.—La Prusse est redevable de ce système aux leçons de l'adversité ; organisation vicieuse de l'armée prussienne en 1806 ; ses désastres ; le traité de Tilsitt la réduit à 40,000 hommes ; comment cette disposition fut éludée par le gouvernement prussien, et comment une fraude pieuse donna naissance à la landwehr.—En Prusse, tout le monde est soldat ; il n'y a pas de remplacement ; chacun ne reste qu'un espace de temps très-limité sous les drapeaux ; le gouvernement n'a rien negligé pour exciter dans cette armée l'esprit militaire ; avantages moraux et matériels attachés en Prusse à la profession des armes. — Composition de l'armée prussienne : armée de ligne, premier ban de la landwehr, deuxième ban de la landwehr et *landsturm*. — L'armée de ligne se compose des jeunes gens de vingt à vingt-cinq ans, astreints à trois années de service ; ceux qui présentent des diplômes universitaires, ne servent qu'un an ; volontaires de l'armée de ligne. — Des rangs de celle-ci, on entre dans le premier ban de la landwehr, où l'on reste jusqu'à trente-deux ans, et, après cet âge, dans le second ban ; à partir de trente-neuf ans jusqu'à cinquante, on appartient à la landsturm.—Le premier ban est astreint à deux revues annuelles, au printemps et à l'automne ; pouvoir discrétionnaire laissé au gouvernement pour l'appel des citoyens à ces revues : il en use avec discernement et bienveillance.—Budget de l'armée en Prusse. — Avantages de ce système militaire : la force vive du pays n'est pas soustraite à la production ; l'armée peut devenir difficilement un instrument de conquête ou d'asservissement ; par cette organisation, des sentiments de bienveillance mutuelle naissent entre toutes les classes ; les exercices militaires servent à l'éducation du corps, dont tout le monde a besoin. — Application du principe d'égalité aux conditions de l'avancement ; écoles militaires en Prusse ; examens, garanties morales ; École centrale de guerre à Berlin ; l'armée prussienne présente un exemple remarquable de l'union de la force et des lumières.—Devoir militaire et devoir d'école. — Grands approvisionnements de l'armée prussienne en matériel de toute sorte.

MESSIEURS,

C'est une belle solution d'un grand problème économique que cette armée suédoise, composée de 42,000 hommes d'excellentes troupes de toutes ar-

mes et entretenue avec un budget de 7 millions. L'armée prussienne, dont aujourd'hui je vous entretiendrai, ne se recommande pas moins à l'admiration des amis du progrès et à l'attention des partisans d'une économie judicieuse. Elle n'est pas spécialement consacrée aux travaux publics, et même, en tant qu'armée, elle ne coopère aucunement à la production; mais les soldats y participent individuellement, extra-militairement, civilement, si je puis parler ainsi, sur une échelle relativement aussi vaste que l'armée suédoise.

Ces deux armées contribuent par leur labeur à l'accroissement de la richesse publique, et c'est entre elles une ressemblance honorable. Mais elles diffèrent profondément dans leur constitution intime. L'armée de la Suède dérive par son organisation des siècles antérieurs, celle de la Prusse est une création de la civilisation moderne.

Un des attributs distincts de cette civilisation, c'est la science administrative. Les peuples actuels ont des habitudes d'analyse, un esprit d'ordre dans les détails que facilite prodigieusement un mode de numération inconnu de l'antiquité. Leurs méthodes de comptabilité sont infiniment supérieures à celles des anciens. Le perfectionnement des voies de communication et du service des postes leur offre, pour la transmission des ordres et des rapports, des moyens qui accélèrent et simplifient les opérations. L'armée prussienne est la mise en œuvre de ces acquisitions administratives, organisée par des esprits éminents et maintenue à la faveur d'une faculté sans laquelle les meilleurs règlements deviennent bientôt une lettre morte, je veux dire la vigilance.

Toutefois, ce qui la caractérise plus particulièrement encore, ce qui la distingue de toutes les armées du monde, y compris même celle de la France, ce qui lui imprime un cachet libéral qui n'appartient qu'à elle, c'est la vaste et habile application qu'offrent les règlements qui la gouvernent du principe d'égalité. Éclose sur le sol français avec la liberté, et plus assurée peut-être de l'avenir que celle-ci, la pensée de l'égalité devant la loi, unie aux perfectionnements administratifs les mieux entendus, a fourni la base de la constitution militaire de la Prusse.

C'est une maxime vieille comme le monde, qu'en temps de guerre l'État a le droit de revendiquer le service de tous les hommes capables de porter les armes. A diverses époques, chez les modernes tout comme chez les anciens, on a, dans les cas de nécessité, appelé sous les drapeaux tous les hommes aptes au service. Louis XIV, quand vinrent pour lui les jours de revers, employa cette dernière ressource, non sans quelque avantage. Le grand Frédéric, au moment où il eut toute l'Europe sur les bras, y eut également recours. De même la révolution française, au plus fort du péril, ayant à lutter à la fois contre le dehors et contre le dedans, fit des levées en masse ; mais elle eut la précaution d'employer de préférence à l'intérieur ce pêle-mêle de soldats improvisés, en les dirigeant sur la Vendée, sur Lyon insurgé, ou sur Toulon tombé au pouvoir des troupes britanniques. Aujourd'hui la levée en masse peut être considérée comme passée à l'état de tradition obligatoire dans nos départements de l'Est. En somme, cependant, ce remède héroïque n'a donné le plus souvent que des résultats fort médiocres. Des masses

mal disciplinées et plus mal instruites ne présentent à l'ennemi qu'une faible résistance. Les militaires s'accordent à regarder la levée en masse comme un moyen extrême dont il ne faut user que transitoirement et dans les cas désespérés.

La landwehr prussienne n'est pourtant autre chose qu'une levée en masse ; mais c'est une levée organisée. Pour parler plus exactement, c'est la réunion de la jeunesse seule, mais tous ces jeunes gens ont été initiés d'avance avec un grand soin à tous les détails de la vie militaire. Tout en vivant chez eux de la vie civile, ils sont, par l'effet d'excellentes combinaisons administratives, comme s'ils étaient assemblés, unis. Ils connaissent leurs chefs, leurs frères d'armes ; ils savent où ils trouveront leur drapeau, leurs armes, un mot d'ordre. Grâce à cette innovation, le budget militaire de la Prusse, en temps de paix, est moindre qu'autrefois, et inférieur à celui de toutes les autres nations civilisées. Par lui, la Prusse a beaucoup de soldats, en n'entretenant qu'une faible armée permanente. Elle possède un noyau excellent, des cadres parfaitement constitués, dans lesquels se groupe régulièrement, au premier appel du souverain, une multitude d'hommes exercés. Équipements, munitions, chevaux, artillerie, ambulance, tout est prêt ; et ainsi une armée de plusieurs centaines de mille hommes peut en un clin d'œil sortir du sol pour ainsi dire avec son matériel complet, et se mettre en ligne pour la défense de la patrie.

Les avantages de ce système frappent les yeux. Il vaut mieux assurément entretenir une petite armée, qui puisse au besoin se grossir d'hommes convena-

blement préparés en nombre presque indéfini, que de ne posséder pour toute ressource militaire qu'une armée permanente. Avec ce dernier mode, on est placé entre deux inconvénients, celui d'une armée insuffisante en temps de guerre, et celui d'une armée fort onéreuse aux populations en temps de paix. On est entre un danger grave mais éloigné ou éventuel et une gêne incessante; il faut choisir.

Dans l'organisation militaire d'un pays, l'homme d'État a deux nécessités presque contradictoires à satisfaire, celle d'une armée assez puissante pour protéger efficacement, dans tous les cas, l'indépendance nationale, et celle d'une sévère économie. Nulle part peut-être ces deux besoins opposés ne sont aussi pressants qu'ils l'étaient il y a quarante ans, et qu'ils ont continué de l'être dans la monarchie du grand Frédéric.

La Prusse est parmi les États de l'Europe celui qui, toutes choses égales d'ailleurs, est obligé d'entretenir la force militaire la plus considérable, car elle a proportionnellement plus de forteresses qu'aucun autre, et de même celui qui, pour une même superficie, offre le plus grand développement de frontières. Voltaire la comparait à une paire de jarretières; de son temps, en effet, elle formait une longue lisière le long de la mer sur le sable, et une autre zone à peu près perpendiculaire à la première, qui consistait principalement dans la Silésie; bien que depuis elle se soit agrandie, elle n'en a pas moins conservé cette configuration irrégulière et stratégiquement désavantageuse. Enfin sa prétention justement reconnue de compter parmi les puissances du premier ordre, avec une population

médiocre, implique l'obligation d'un état militaire imposant.

D'un autre côté, la Prusse est aussi celui des États européens qui éprouve le besoin le plus impérieux d'une stricte économie, car elle est de tous celui dont le territoire est le moins productif. La stérilité des sables du Brandebourg est proverbiale. Il est assez exact, entre certaines limites, de dire que le budget d'un État est proportionnel à ses ressources. Or, le budget de la Prusse est de 210 millions de francs, pas davantage (1). Si donc elle voulait entretenir une armée nombreuse, constituée sur le pied de l'armée française, par exemple, tous ses revenus y seraient absorbés jusqu'au dernier thaler, et n'y suffiraient pas.

Dans cette situation difficile le gouvernement prussien a fait de grands efforts que le succès a couronnés. Il possède aujourd'hui une armée régulière de 350,000 hommes, dont l'âge ne dépasse pas 32 ans pour les soldats, sauf un petit nombre d'exceptions; elle est bien exercée, profondément nationale; derrière cette armée une réserve exercée pareillement, car elle sort des rangs, est composée d'au moins 200,000 hommes de 30 à 40 ans; et cet immense effectif ne coûte à l'État que 87 millions.

C'est que la Prusse avait reçu de solennelles leçons d'une main qui excelle à former et les hommes et les peuples, celle de l'adversité. Franklin l'a dit : l'expérience tient une école où les leçons coûtent cher. La Prusse les a chèrement payées, ces leçons, mais elle en a bien profité.

(1) C'est le chiffre officiel pour les années 1841-43. La population est de 15 millions d'âmes.

Lors de la guerre de 1806, la veille de la bataille d'Iéna, la monarchie prussienne comptait 10 ou 11 millions d'habitants; sa force militaire était de 250,000 hommes, dont 43,000 de cavalerie et 12,000 d'artillerie. Le revenu total de l'État était de 133 millions, dont 74 étaient consommés par l'armée. Les troupes étaient composées pour moitié d'étrangers ramassés en tous lieux. On y retrouvait le système administratif qui a régné longtemps dans presque toutes les armées de l'Europe. Les régiments et les compagnies étaient pour leurs officiers une sorte de ferme dont ils tiraient le plus de revenu possible; les capitaines exploitaient leurs compagnies; les colonels leurs régiments. A cette époque, en Prusse un régiment rapportait à son colonel jusqu'à 12,000 francs, c'était une fortune. En revanche l'existence des officiers inférieurs était chétive, celle des soldats misérable. Le privilége nobiliaire faisait loi : pour être officier il fallait être noble, excepté dans les hussards et dans l'infanterie légère, qu'on réputait troupes irrégulières, et dans le corps spécial de l'artillerie qui exige des connaissances acquises, et où l'on permettait à la roture d'occuper tous les grades, parce que les roturiers se donnaient seuls la peine d'apprendre. L'avancement à peu près tout entier avait lieu par ancienneté; de sorte que, depuis et y compris le grade de capitaine, les emplois supérieurs de l'armée étaient remplis par des hommes âgés, hors d'état de supporter les fatigues de la guerre. L'armée offrant une multitude d'hommes sans aveu, la discipline était brutale et humiliante.

Ces diverses circonstances contribuèrent, autant

que le génie de Napoléon, à l'issue de la campagne de 1806. Personne n'ignore qu'en cette campagne le géant ne fit pour ainsi dire qu'une enjambée de Paris à Berlin, et que le vers de la chanson populaire

. . . . . En quatre jours firent une campagne,

est d'une exactitude mathématique.

Après que l'armée de la Prusse eut été vaincue, dispersée comme la paille que le vent balaye sur l'aire, et que la monarchie prussienne se fut rendue à discrétion à son vainqueur, le roi Frédéric-Guillaume III médita sur les causes de ses désastres. Quelques hommes d'une capacité éprouvée qu'il avait autour de lui, se mirent à étudier l'organisation de cette armée française qui leur avait porté un coup si fatal. Ils comprirent alors la puissance de ce principe d'égalité en vertu duquel chaque soldat français porte son bâton de maréchal dans sa giberne, et bientôt l'abolition complète des priviléges nobiliaires dans l'armée prussienne fut prononcée. Ils s'approprièrent, autant qu'ils le purent, notre mécanisme militaire, si fort et si savant. Le traité de Tilsitt avait interdit au roi de Prusse d'entretenir une armée de plus de 40,000 hommes. Surveillé de près comme il l'était, il ne dépassa pas ce chiffre; mais il appela successivement sous les drapeaux une grande quantité de ses sujets, de sorte qu'avec 40,000 hommes seulement présents à chaque instant sous les drapeaux, il possédait néanmoins beaucoup plus de 40,000 soldats (1).

Telle est, Messieurs, l'idée mère du système ac-

(1) C'est ce qu'on appelait le *Kremper system*. Des dépôts furent établis dans les forteresses. C'était en 1810. Ils se composaient de cadres

tuel de la *landwehr* prussienne. Ce subterfuge imaginé par le vaincu pour se dérober à l'œil sévère et ombrageux de Napoléon, s'est transformé en un principe organique qui fonctionne aujourd'hui à ciel ouvert, avec un succès inespéré. Lorsqu'en 1813, la Prusse, dont les soldats avaient suivi les nôtres jusqu'à Moscou, passa dans la coalition contre la France, elle put, au bout de trois mois, à l'aide du système qu'elle avait pratiqué en silence, mettre en ligne 130,000 hommes au lieu de 40,000; cependant, à cette époque, elle n'avait recouvré aucune des provinces qu'elle avait perdues, et sa population n'était que de 5 millions d'âmes. Trois mois plus tard, lorsque l'armistice de Dresde fut rompu, elle eut un total de 205,000 soldats, dont 170,000 en campagne. C'est exactement comme si la France actuelle avait sous les armes 1,400,000 soldats, dont 1,150,000 dans les armées d'opération.

L'égalité, je l'ai dit, est la loi de l'armée prussienne. Non-seulement tout le monde est admissible à tous les grades, en justifiant de certaines conditions de capacité, de mérite et d'honneur; mais tout le monde passe dans les rangs comme simple soldat. Le remplacement est interdit. Chacun, quelle que soit sa naissance ou sa fortune, doit demeurer un certain temps sous les drapeaux, et servir de sa personne. Les hommes dont la santé est délicate, ou qui n'ont pas la taille, sont employés dans les écritures, dans les magasins de l'armée, en un mot, dans des fonctions compatibles avec leur état physique.

d'instructeurs par les mains desquels passaient successivement les recrues désignées sous le nom de *kremper*.

Le principe de l'égalité politique reçoit ainsi une éclatante sanction sous la forme de la fraternité des armes. Rien ne semble plus fondé en raison que cette obligation du service étendue à tous les citoyens. Puisque le recrutement est un impôt (on l'a appelé en France l'impôt du sang), pourquoi les uns en seraient-ils affranchis, tandis que les autres le supporteraient tout entier? Est-il juste de permettre aux classes aisées de s'en exempter moyennant un léger sacrifice pécuniaire?

En Prusse aujourd'hui, tout le monde, sans murmurer, accepte et accomplit ce devoir envers la patrie. En instituant pour tous le devoir militaire, le gouvernement prussien, par des mesures intelligentes et sages, a pris à tâche de le faire goûter de la population; il a fait appel à l'intérêt et au sentiment de l'honneur. Il entrait dans ses vues d'économie de ne retenir chacun sous les drapeaux que pendant un espace de temps très-limité, et c'était nécessaire pour que la population se pliât sans trop de peine à l'obligation qu'on lui imposait; mais, avec un court séjour dans les rangs, il était à craindre que l'esprit guerrier ne s'éteignît et que l'armée n'eût de militaire que l'habit. En conséquence rien n'a été négligé pour exciter et pour entretenir dans le pays les dispositions et les saines habitudes militaires. Tout en Prusse rappelle sans cesse à chaque citoyen qu'il est soldat, qu'il l'a été et qu'il peut être appelé à le redevenir; tout lui dit et lui prouve qu'il est glorieux et utile de l'avoir été ou de l'être. Tout tend à perpétuer en lui la tenue et la règle régimentaires.

Ainsi nul n'est admissible aux emplois, s'il n'a

payé sa dette militaire à son pays. Il y a plus : celui qui a été soldat pendant un temps déterminé, acquiert par cela même un titre aux fonctions publiques. Depuis le simple soldat jusqu'au général, tous les citoyens qui ont servi ont sous ce rapport un droit proportionné à l'étendue et à l'importance de leurs services. Les administrations centralisées, telles que les douanes, les postes, les contributions, sont rigoureusement tenues de réserver des places aux militaires dans une proportion établie; elles doivent à cet effet produire l'état des vacances. La même pratique est imposée aux magistrats des villes et aux administrations locales ou spéciales. Les officiers deviennent souvent directeurs des postes, ce qui, dans le royaume de Prusse et généralement en Allemagne, est une fonction haut placée dans la considération publique. Après neuf ans de service, les sergents-majors ou les maréchaux des logis chefs sont particulièrement désignés pour les bureaux de l'administration générale, l'enregistrement, les octrois; les sous-officiers et les soldats sont placés dans les emplois inférieurs des municipalités, aux barrières des routes (où l'on exige un péage), aux différents postes de surveillance répartis sur les frontières. Le gouvernement tient la main avec une sollicitude pleine de fermeté à ce que ces règles ne soient point enfreintes (1). A côté de ces avantages positifs, attachés au métier des armes, il en est d'autres que l'a-

(1) Comme toute bonne mesure profite au gouvernement qui la prend, et que tout acte de justice doit être avantageux à son auteur, cette bienveillance pour les militaires produit au gouvernement prussien lui-même une assez grande économie. Par cela même que, arrivés à un certain âge, les officiers et sous-officiers ont droit à des fonctions civiles et les obtiennent, le trésor n'a pas de retraite à leur servir. Dans l'intérêt de ces vieux serviteurs du pays,

mour-propre ne dédaigne pas. Ainsi aux citoyens qui n'ont pas servi, il est interdit de porter la cocarde nationale dans les cérémonies publiques ; tandis que ceux qui ont satisfait à ce devoir ont le droit d'y paraître avec l'uniforme du régiment auquel ils ont appartenu.

A l'entrée d'un village prussien, vous trouvez un écriteau qui en indique le nom; mais, au lieu d'y joindre la désignation d'une province ou d'un arrondissement, on le fait suivre du numéro du bataillon, du régiment et de la compagnie. Comme pour rappeler les habitants aux usages militaires, l'administration civile a emprunté à l'armée beaucoup de formes et particulièrement la promptitude de l'exécution et la brièveté des ordres. Mais ceci est ancien en Prusse.

Enfin l'existence des militaires en activité de service est entourée de soins et de bien-être. Le traitement des officiers est élevé. Un colonel d'infanterie, en Prusse, a 9,883 fr.; un chef de bataillon, 7,078 fr.; un capitaine de première classe, 4,808 (1): c'est plus que chez nous, surtout si l'on réfléchit que la vie est beaucoup moins chère en Prusse qu'en France. Les retraites sont pareillement supérieures aux nôtres. Celle d'un lieutenant général est de 7,462 f.; celle d'un colonel est de 4,303 ; celle d'un capitaine de première classe, de 2,707 fr.; chez nous le

il est expressément stipulé qu'au cas où les fonctions civiles qu'ils obtiendraient ne leur rapporteraient pas un traitement égal à la pension de retraite indiquée par la loi, l'État leur en donnerait le complément.

(1) Les officiers inférieurs sont moins favorablement traités. Au service, un lieutenant reçoit 1,336 fr., et un sous-lieutenant 739 fr. Cela tient à ce qu'en Prusse les différences hiérarchiques sont plus marquées qu'en France, généralement dans le civil comme dans le militaire.

maximum de la retraite est pour un lieutenant général de 6,000 fr., pour un colonel de 3,000, pour un capitaine de 1,600 (1). Les simples soldats sont bien nourris, bien vêtus, bien traités. Pour donner la mesure du changement opéré en cela par le nouveau système, nous rapprocherons la somme consacrée autrefois à un soldat de ce qu'il coûte aujourd'hui. Avant 806, on dépensait pour chaque homme 146 fr.55 c., et dans cette somme, la solde (2) entrait pour 89 fr.04 c. ; aujourd'hui c'est 234 fr. 54 c.; et la solde y figure pour 133 fr. 56 c. ; c'est presque le double.

La force militaire de la Prusse comprend : 1° une armée de ligne, 2° le premier ban de la landwehr, 3° le second ban, 4° enfin la landsturm, qui est l'arrière-ban ou la dernière réserve.

L'armée de ligne se forme au moyen de levées qui ont lieu chaque année sur les jeunes gens de vingt à vingt-cinq ans ; les soldats sont astreints à trois ans de service. A la date d'un écrit que j'ai entre les mains (3), il y a quinze ans, le pays présentait chaque année 100,000 jeunes gens au recrutement (4) ; les infirmités, les non-valeurs réduisaient ce nombre à 80,000, parmi lesquels se recrutait l'armée de ligne. Mais on ne les prend pas tous, à la fois du moins,

(1) Les pensions de retraite des lieutenants et sous-lieutenants sont, en Prusse, proportionnellement plus fortes que leurs traitements d'activité. Elles s'élèvent à 855 fr. et à 668 fr. Chez nous, il en est de même; leurs maxima sont de 1,200 fr. et de 1,000 fr.

(2) Y compris le pain et les vivres.

(3) *Essai sur l'Organisation de la Prusse*, 1831, par M. le général marquis de Caraman. Réimpression de 1828.

(4) La Prusse comptait alors 13 millions d'habitants ; elle en a 15 aujourd'hui.

et tous ne restent pas trois ans sous les drapeaux. Le service est abrégé par divers motifs.

Au nombre des causes qui restreignent la durée du service, est une immunité qui équivaut à un hommage rendu aux lumières, et dont, par conséquent, s'accommode la loi d'égalité. Quiconque justifie de son instruction par des titres universitaires n'est obligé qu'à un an de service au lieu de trois ; à l'expiration de l'année, le jeune soldat lettré reçoit un congé de deux ans (1).

Les engagements volontaires avant l'âge habituel sont permis et encouragés. On distingue une classe particulière de volontaires, celle des jeunes gens qui aspirent à devenir officiers, et qui, à cet effet, s'engagent au sortir du collége. On peut s'enrôler à dix-sept ans. Assimilés aux autres simples soldats, ces volontaires suivent des cours qui existent dans les divisions militaires, et passent, après examen, enseignes d'abord, officiers ensuite.

Cette armée de ligne, qui est la seule force militaire constamment sur pied, présente moyennement un effectif de 100,000 hommes ; je dis moyennement, parce qu'à l'approche de l'automne et après les grandes revues, des congés temporaires sont accordés, et que les 120,000 hommes sous les armes dans la belle saison, se réduisent à 80,000 pendant l'hiver.

Après trois années de service pour la masse, et une seule année pour ceux qui sont munis de titres universitaires, les hommes font partie de ce qu'on appelle la réserve de guerre (*kriegs-reserve*). Si la

(1) Pour jouir de cette exemption, l'on est tenu de s'armer et de s'équiper à ses frais, ce qui restreint le bénéfice de l'égalité.

guerre survenait, ils seraient immédiatement rappelés sous les drapeaux, et rentreraient dans les régiments d'où ils seraient sortis. Après avoir été classés deux années dans la réserve de guerre, ils appartiennent au premier ban de la landwehr jusqu'à trente-deux ans. Parvenus à cet âge, ils passent dans le second ban, et sont alors à peu près affranchis de toutes les obligations militaires; car, pour ce second ban, le devoir n'est plus que nominal. A trente-neuf ans, on cesse d'appartenir à la landwehr. La landsturm, qui n'existe que de nom, et qui ne serait convoquée qu'en cas d'une invasion formidable, se compose de tous les hommes de trente-neuf à cinquante ans, et des jeunes gens de dix-sept qui seraient en état de marcher.

Le premier ban de la landwehr est astreint à deux revues par an, une de huit jours au printemps, et une autre de trois semaines en automne. A cette dernière époque ont lieu les grandes réunions et les grandes manœuvres. Les observateurs qui en ont été témoins disent que la tenue des hommes y est parfaite. La discipline s'exerce alors dans toute sa rigueur. Les soldats de la *kriegs-reserve* participent à ces exercices.

Pour l'application de la loi qui règle tout le système (1), un pouvoir discrétionnaire assez étendu a été réservé au gouvernement. Il se manifeste particulièrement dans l'appel des jeunes hommes à ces grandes revues de l'automne, auxquelles il ne convenait pas que tout le monde indistinctement fût convoqué. En cette circonstance, le gouvernement prussien use de

(1) La loi est du 3 septembre 1814.

la faculté qui lui est laissée sur une grande échelle, mais avec discernement : il distribue les dispenses avec équité; il a égard aux besoins actuels de l'industrie agricole et manufacturière; il tient compte même des situations individuelles. Aussi cette convocation générale des hommes les plus valides, qui, au premier abord, semble devoir être gênante pour les populations, vexatoire même, n'excite-t-elle les plaintes de personne. Elle est passée dans les mœurs du pays.

Résumons rapidement les avantages économiques et politiques de cette organisation.

La Prusse, avec un budget total de 210 millions de francs (1), a, tant en landwehr du premier ban qu'en armée de ligne, 350,000 hommes (2) de bonnes troupes qui ne lui coûtent, avec les services annexes, que 87 millions. C'est à peu près une fois et demie ce que nous dépensons pour le seul chapitre des pensions militaires de terre et de mer.

La force vive du pays n'est pas soustraite à la production ; la portion de cette force vive qui se com-

(1) En 1828, époque à laquelle écrivait le général Caraman, le budget s'élevait à 185 millions. L'armée en prenait 78, sans compter, il est vrai, 7 pour l'entretien et le développement des forteresses, total 85. C'était donc à très-peu près comme aujourd'hui.

(2) Au moment où écrivait M. de Caraman, c'était 330,598 hommes. Présentement l'armée française à un effectif de 344,000 hommes, dont 60,000 pour l'Algérie, et elle coûte au moins 342 millions, savoir :

Pour les divisions de l'intérieur.	237 millions.
Pour l'Algérie.	70
Pour les fortifications extraordinaires.	35
Total.	342

sans compter les pensions militaires et les crédits supplémentaires. Ces derniers sont très-modérés, quand ils ne dépassent pas 10 millions.

Voici, d'après les comptes des finances, les chiffres qui représentent, depuis 1820, l'effectif de l'armée française, et la dépense occasionnée par l'armée,

pose de muscles reste, en majeure partie, appliquée aux diverses opérations de l'industrie agricole, manufacturière ou commerciale, et cette autre portion qui prend le nom de capitaux n'est pas retirée par l'impôt, des mains du pays, en aussi forte proportion; elle lui reste pour ses besoins, pour son activité productrice.

Une armée sincèrement constituée sur cette base est nationale par essence. Un prince à l'humeur

pensions militaires non comprises, mais en comptant l'Espagne avant 1830 et l'Algérie depuis :

ANNÉES.	EFFECTIF.	DÉPENSES.
1821	182,674	172,262,352 fr.
1822	216,926	192,216,921
1823	256,890	348,874,075
1824	236,024	217,200,857
1825	224.596	199,682,149
1826	225,795	206,395,597
1827	225,614	208,878,681
1828	236,920	221,612,969
1829	255,323	212,669,618
1830	248,837	233,276,052
1831	368,912	385,702,552
1832	389,273	338,381,175
1833	386,238	301,886,231
1834	336,452	253,671,992
1835	312,315	235,060,686
1836	280,405	217,359,598
1837	286,025	229,269,695
1838	305,050	239,638,285
1839	302,374	240,913,951
1840	350,757	367,996,438
1841	413,460	386,557,270
1842	399,906	402,133,598
1843	344,000	352,470,962
1844	344,000	»

L'armée prussienne, pour 330,000 hommes, comptait, en 1828, 10,000 officiers, dont 3,500 n'étaient payés que pendant les manœuvres de la landwehr, c'est-à-dire, pendant un mois sur douze. L'armée française a 13,487 officiers pour 344,000 hommes. Sur les 6,500 officiers continuellement soldés de l'armée prussienne, 6,000 sont classés dans l'armée de ligne; 500 sont affectés nominativement à la landwehr.

conquérante aurait quelque peine à la lancer ardente et résolue sur l'Europe, pour satisfaire ses seuls caprices de domination. Un tyran trouverait plus difficilement en elle un instrument d'asservissement. Seul le sentiment de la dignité nationale offensée pourrait provoquer chez elle l'exaltation guerrière. Rien au monde ne pourrait la rendre spontanément complice d'un attentat flagrant contre les lumières ou contre la civilisation.

Et quoi de plus beau que cette fraternité militaire qui s'étend à tous les citoyens! Quand tous ont ainsi reçu ensemble et au même titre le baptême du drapeau, qu'ils ont été camarades, comme on l'est sous la tente ou au bivouac, ils conçoivent les uns pour les autres des sentiments de bienveillance et d'estime, qu'autrement leur cœur n'eût jamais connus! Celui qui aura senti pendant un an, dans le rang, contre son coude le coude d'un ouvrier, et qui deviendra ensuite chef de manufacture, ne pourra traiter son ci-devant compagnon d'armes que comme un homme dont le bien-être lui soit doux à lui-même : il se sentira uni à lui par un lien de solidarité.

Enfin l'éducation du corps, qu'en tout pays la bourgeoisie néglige, qu'on sacrifie d'une manière fâcheuse à celle de l'esprit, trouve son compte à cette obligation faite à toutes les classes de supporter les fatigues de la vie militaire au moins pendant un an.

Le principe d'égalité qui se révèle dans la loi du recrutement de l'armée prussienne, se reproduit très-nettement dans les conditions de l'avancement (1).

(1) Il se peut, et je crois qu'il en est ainsi, que, dans la pratique, on

Pour devenir officier, il n'est qu'un moyen, le même pour tous, c'est de servir, de servir effectivement. On n'obtient l'épaulette d'or ou d'argent qu'à la condition d'avoir porté l'épaulette de laine dans le rang. Aux dix-huit divisions militaires qui se partagent le territoire de la Prusse, sont attachées des écoles. Tout jeune soldat qui se présente pour en suivre régulièrement les cours, y est admis. Il subit ensuite un examen pour passer enseigne, grade qui n'existe pas dans notre armée et qui est intermédiaire entre celui d'officier et celui de sous-officier (1). Ce noviciat est indispensable pour devenir officier ; les princes du sang royal eux-mêmes font ce stage. Mais on n'est pas officier pour cela de plain-pied ; car le gouvernement prussien a multiplié les garanties dans l'intérêt de la chose publique et dans le sien propre. Il faut non-seulement avoir été six mois enseigne, mais avoir subi un nouvel examen, non d'une façon subreptice à huis clos, entre les quatre murs d'une salle de caserne, dans une petite ville de garnison, en présence de juges complaisants, mais solennellement, à Berlin même,

accueille des considérations peu conformes au principe d'égalité. C'est que les traditions de plusieurs siècles ne s'effacent pas aisément d'une manière complète, il s'en faut. Nous avons eu déjà occasion de le faire remarquer, il n'est pas facile à un peuple de rompre entièrement avec son passé : c'est même plus que difficile. Les faveurs et les préférences qui sont accordées à telle ou telle classe dans la distribution des grades et le grand nombre des nobles dans les grades élevés, n'infirment point l'excellence du code constitutif de cette armée. Ce code fonctionne aussi bien qu'il le peut présentement, eu égard au personnel des anciens officiers par les mains desquels il s'exerce, et auxquels il laisse une large part d'influence ; en ce cas, l'usage qui en est fait est contraire à la pensée du législateur. C'est ce qui arrive à d'autres codes, et ce qui ne les empêchera pas d'être réputés parfaits. Au surplus, la loi fondamentale de l'armée prussienne n'est pas violée dans la lettre, si elle est quelquefois torturée dans son esprit.

(1) L'enseigne est à peu près, dans l'armée prussienne, ce qu'est l'aspirant dans notre marine. Il y a un enseigne par compagnie.

devant une commission supérieure. L'instruction exigée des candidats est élevée (1).

Ce n'est pas tout. L'enseigne doit encore satisfaire

(1) Voici, d'après M. de Caraman, les conditions de l'examen pour être enseigne, et celles pour être officier :

« Cet examen (qu'on subit pour devenir enseigne) a lieu sur l'orthographe, l'arithmétique, y compris les proportions et les fractions, les éléments de géométrie, de dessin topographique, de géographie ; on exige quelque connaissance de l'histoire universelle et de celle du pays, et une écriture lisible. Lorsque la commission a délivré un certificat d'aptitude, le commandant du régiment transmet au général de division le résultat de l'examen et son opinion motivée sur le candidat; celui-ci adresse une proposition au roi, qui le nomme enseigne.

» C'est parmi les enseignes qu'ont lieu ensuite les choix pour le grade d'officier.

» Il existe à cet effet, dans chacune des divisions de l'armée, une école dite de division, dont les cours durent trois ans; il y en a dix-huit, autant que de divisions, en y comprenant celle de la garde. Ces dix-huit écoles sont dirigées par des officiers de l'armée ; elles sont particulièrement destinées à l'instruction de ceux qui veulent se présenter à l'examen d'enseigne. Le cours de la dernière année a lieu pour les enseignes qui se préparent à subir l'examen d'officier.

» Les professeurs de ces écoles de division forment autant de commissions d'examen pour l'admission des enseignes, mais n'examinent jamais leurs élèves; les candidats d'une division se présentent à la commission d'une autre division. »

(*Organisation militaire de la Prusse*, par M. de Caraman, p. 80.)

« Les conditions de l'examen (d'officier) sont de savoir rédiger facilement, d'avoir assez de connaissance de la langue française pour pouvoir traduire en allemand, de connaître les équations du deuxième degré, la géométrie et la trigonométrie, les éléments de fortification permanente et de campagne, les principes d'artillerie, le dessin de la carte, le tracé d'ouvrages de campagne, et l'évaluation des travaux qui y appartiennent, le levé du terrain, des connaissances plus détaillées sur la géographie et la statistique, l'histoire universelle et celle du pays; enfin, le service intérieur et le service de campagne.

» L'examen se fait verbalement et par écrit.

» La commission donne trois sortes de notes d'admission : les premières sont définitives, ne mettant aucune restriction à l'admission ; les deuxièmes indiquent les parties de l'examen qui ont laissé à désirer ; enfin, les troisièmes sont conditionnelles, et imposent, au bout de trois ou six mois, quelque travail sur une question donnée, quelquefois même un second examen.

» Les résultats de l'examen sont mis sous les yeux du roi, avec les notes et l'avis de la commission : des ordres très-formels, émanés du roi, imposent aux examinateurs la plus stricte observation des règles établies pour les exa-

à certaines conditions morales, subir une appréciation personnelle dont on fait juges les officiers mêmes du régiment dans lequel il veut être admis. Il faut d'abord être porté sur une liste triple dressée par eux à la majorité des voix ; sur cette liste, le colonel fait une désignation qui est transmise au roi.

Une École Centrale de guerre a été instituée (1) à Berlin sous les yeux du gouvernement, avec un personnel de professeurs éminents par leur savoir ; on y enseigne les hautes connaissances militaires. La guerre telle qu'elle se fait de nos jours s'appuie sur les arts mécaniques et chimiques, sur un grand ensemble de connaissances. On a voulu que les officiers qui sortent de cette École fussent versés dans ce que l'entendement humain et la pratique humaine ont de plus remarquable. Au nombre des matières de cet enseignement sont comprises les mathématiques supérieures, et, bien entendu, la stratégie et

mens. Ceux d'entre eux qui sont chargés de proposer des questions ou un sujet de travail écrit, sont tenus de donner leur parole d'honneur que le candidat n'en a eu aucune connaissance, avant de décacheter le sujet du travail proposé.

» Personne n'est exempt de ces dispositions, pas même les princes. On assure que le fils d'un maréchal qui présidait la commission n'a pas terminé son examen en une seule fois, et il est sans exemple que le roi ait été plus indulgent que la commission : sa décision, au contraire, est quelquefois plus sévère. On assure que, par ses ordres, de jeunes princes ont dû recommencer leur examen. » (*Ibid.*, page 81.)

« Dans l'artillerie et le génie, des dispositions analogues ont lieu. Il existe une école particulière pour les enseignes de ces deux armes, qui passent cependant leur examen d'officier, de même devant la grande commission d'examen. On exige des connaissances plus approfondies en mathématiques, en fortification et celles qui sont spéciales au service de chaque arme.

» Les premiers lieutenants d'artillerie ne passent capitaines qu'après un examen qui porte principalement sur les connaissances pratiques; il en est de même des capitaines de deuxième classe du génie, pour devenir capitaines en premier. » (*Ibid.*, p. 83.)

(1) En 1816.

la tactique (1). Les officiers de tous les corps sont admissibles à suivre les cours de cette École Centrale; et c'est là que se forment les officiers de l'état-major général de l'armée.

Récemment, Messieurs, vous m'avez entendu citer une expression dont j'avais été frappé, c'est que *la civilisation se compose à la fois de lumières et de force*. Là, en effet, où les lumières et la force auront été intimement unies, la civilisation doit être d'une puissance et d'une solidité sans égales. Le gouvernement prus-

(1) « A cet effet, il a été créé à Berlin, en 1816, une école d'un ordre plus élevé, dite École Centrale de guerre, où des officiers et des professeurs distingués font des cours, dont la durée est de trois ans, sur les parties les plus importantes des sciences militaires, les mathématiques, fortifications, artillerie, topographie, etc. On y enseigne les mathématiques élevées, le calcul intégral et différentiel, la tactique, la stratégie; enfin toutes les connaissances militaires y sont approfondies.

» L'École Centrale de guerre est dirigée par un officier général, et se compose de douze officiers supérieurs de tout grade et de toute arme, employés comme professeurs ou chargés d'en diriger les études. Une commission dite d'études est spécialement chargée de diriger les études de l'École Centrale de guerre.

» A cette institution s'en rattache une autre d'une grande importance dans le système d'instruction de l'armée, qui porte le nom de *Direction des Études*, présidée par un officier général et trois officiers supérieurs de toute arme.

» Celle-ci est particulièrement chargée de la surveillance de toutes les écoles de division, du mode et de la direction de l'enseignement, de recueillir tout ce qui a rapport aux connaissances militaires; elle s'occupe essentiellement de leur développement et de les répandre dans l'armée.

» A cet effet, elle fait circuler, tous les ans, dans les corps, des questions ou des sujets de discussion soumis au concours des officiers. Chacun de ceux qui veulent s'en occuper a le droit de demander à les traiter, ce qui a lieu sous les yeux des chefs d'état-major des corps d'armes. Ces différents mémoires sont adressés à la commission d'études, qui les examine et les juge. C'est d'après ces travaux que les officiers acquièrent le droit d'être admis à la grande École de guerre, lorsqu'ils ont trois ans de service. L'avis de la commission en décide.

» C'est par cette École, dont les cours durent trois ans, que passent les officiers qui, par la suite, veulent parvenir aux emplois élevés de l'armée. Ils subissent des examens, et reçoivent à la fin des cours un titre attestant qu'ils les ont suivis avec fruit. »

(M. de Caraman, pages 86, 87, etc.)

sien semble avoir voulu consacrer cette noble alliance par l'organisation de son armée; quoique la guerre s'harmonise mal avec la civilisation, les institutions guerrières de la Prusse sont des gages donnés à l'esprit civilisateur. La constitution même de l'armée en Prusse communique à la société tout entière une forte impulsion vers le progrès, et, partant, lui imprime avec énergie une direction pacifique, car le génie des améliorations est essentiellement ami de la paix.

La société est régie par un ensemble de lois divines et humaines. Dans notre conduite publique et privée, nous avons pour nous guider les prescriptions de la religion et les décrets des hommes; pour employer des noms plus usuels, nous avons les commandements de Dieu, ceux de l'Église qui les complètent, et les grandes lois réglementaires qu'on peut diversement appeler les commandements de l'État, de la patrie ou du prince, selon la nature diverse des gouvernements. La loi prussienne a formulé avec plus de bonheur qu'aucun autre peut-être ces commandements de l'État. Elle a fait entrer dans le règlement de la vie de tous les hommes deux devoirs, qui ne sont aussi expressément prescrits dans aucun autre pays, et dont l'un au moins est à peine mentionné, à titre de devoir, chez quelques peuples (1). C'est le devoir d'école, et le devoir militaire. Des mots spéciaux qui les représentent l'un et l'autre ont été introduits dans la langue administrative et

(1) La France elle-même est dans ce cas négatif, au moins à l'égard de ce devoir d'école, et partiellement à l'égard de l'autre. Chez plusieurs nations allemandes, la présence des enfants dans les écoles est obligatoire, mais je ne crois pas que, nulle part, au même degré qu'en Prusse, ce soit considéré comme un devoir du citoyen envers la patrie.

dans le langage ordinaire (1). Ce sont comme deux idées nouvelles tombées dans le domaine public, casées à demeure dans la tête de chacun. Aucun père de famille ne comprend qu'on n'envoie pas ses enfants à l'école. Aucun garçon de dix ans ne conçoit qu'on n'y soit pas allé. De même, il n'entre dans l'esprit d'aucun jeune homme de vingt ans qu'on ne serve pas le pays de sa personne dans les rangs de l'armée. Pour mieux inculquer aux hommes ces deux obligations, le gouvernement prussien a fait ce dont Dieu lui-même donne l'exemple aux pouvoirs de la terre. Aux devoirs qu'imposent les commandements de Dieu est attachée une récompense dans l'autre vie ; de même au devoir d'école et au devoir militaire répondent, en Prusse, des droits civils que nous avons indiqués sommairement en ce qui concerne le second (2).

En même temps qu'elle reflète avec éclat les plus beaux principes de la civilisation, l'armée prussienne est excellente comme force militaire. Quoique la majorité des soldats soient pendant onze mois dans leurs

(1) *Schulpflichtigkeit* (devoir d'école); *Dienstpflichtigkeit* (devoir militaire). Voici ce que dit à ce sujet M. Cousin :

« Ce devoir (d'envoyer les enfants aux écoles primaires) est tellement national et enraciné dans toutes les habitudes légales et morales du pays, qu'il est consacré dans un seul mot, *Schulpflichtigkeit* (devoir d'école) ; il répond dans l'ordre intellectuel au service militaire, *Dienstpflichtigkeit.* Ces deux mots sont la Prusse entière : ils contiennent le secret de son originalité comme nation, de sa puissance comme État, et le germe de son avenir ; ils expriment, à mon gré, les deux bases de la vraie civilisation, qui se compose à la fois de lumières et de force. La conscription militaire, au lieu des enrôlements volontaires, a trouvé d'abord bien des adversaires parmi nous : elle est aujourd'hui considérée comme une condition et un moyen de civilisation et d'ordre public. Je suis convaincu qu'un temps viendra où l'instruction populaire sera également reconnue comme un devoir social imposé à tous dans l'intérêt général. »

(*De l'Instruction publique en Allemagne*, tome I, page 200.)

(2) Voir plus haut, pages 316 et suivantes.

foyers, elle est prête à entrer en campagne aussi rapidement que toute autre armée européenne. Tout a été habilement combiné et soigneusement prévu par une administration vigilante : non-seulement les hommes ont été instruits et sont exercés, mais ils savent, je vous l'ai déjà dit, où sont leurs armes et leur équipement, et tel régiment a jusqu'à cinq habits en réserve par tête de soldat. Pour les régiments de cavalerie, pour le train d'artillerie et le train des équipages, les chevaux sont entre les mains des propriétaires et des cultivateurs ; ils sont marqués, surveillés, passés en revue. En un mot, cette armée qui ménage les intérêts de la paix, a le mérite de répondre fort bien aux nécessités de la guerre. Il faudrait être bien exigeant pour vouloir quelque chose de plus.

DIX-SEPTIÈME LEÇON.

De quelques systèmes proposés en France pour la réserve, dans leurs rapports avec les travaux publics.

SOMMAIRE. — La landwehr prussienne a accrédité en Europe l'idée de l'organisation des réserves. — Système proposé pour la France dans un écrit récent; l'idée de l'application de l'armée aux travaux publics y est unie à celle d'une réserve.—Ce système consiste dans la formation de *compagnies de travail*, composées de volontaires; il repose sur les idées suivantes : 1° limiter le temps de service en raison du travail des hommes, ce qui stimulerait le zèle des soldats; 2° prendre les hommes pour les compagnies de travail immédiatement au sortir de leurs familles, sans les faire passer par les cadres de l'armée proprement dite. — Système plus complet exposé dans un écrit intitulé : *De la constitution de l'armée sous la monarchie de* 1830, par M. Larréguy.—Principes qui ont guidé l'auteur dans son projet; tout Français doit son tribut à la défense de la patrie, et il l'acquitte, soit par un service personnel, soit en argent; le service de l'armée se divise en service actif et service de réserve; le premier durerait dix années, et, après vingt années, il donnerait droit à une retraite; le second ne durerait que cinq ans, dont la moitié se passerait en congé, et sur l'autre moitié, douze mois seraient consacrés aux exercices militaires, dix-huit aux travaux publics d'utilité départementale; la répartition entre les deux armées se ferait d'abord par le choix des hommes, puis par la volonté du gouvernement; la partie énergique et ardente de la population solliciterait le service actif; les hommes doux et laborieux se présenteraient pour la réserve.—Avantages de cette combinaison; moyens financiers par lesquels M. Larréguy pourvoit à l'entretien des deux armées. Importance des services à attendre de l'armée de réserve.—Nécessité pour les gouvernements modernes de modifier dans ce sens l'organisation des armées; les objections que l'idée d'une réserve a soulevées ne sont pas fondées.—On n'a pas besoin aujourd'hui de soldats tels que ceux d'Austerlitz; on ne saurait les avoir; il faut une armée de défense et non une armée d'agression. — Il ne faut pas attendre les leçons de l'adversité pour réaliser les améliorations reconnues possibles.

MESSIEURS,

L'exemple de la landwehr prussienne a accrédité, en France, en Allemagne, et dans le reste de l'Europe occidentale, la pensée de l'organisation des réserves. Des hommes considérables, d'illustres administrateurs, tels que Carnot et Gouvion Saint-Cyr, s'en sont sérieusement occupés. Depuis quelques années, surtout, cette pensée a inspiré un grand nombre d'écrits. Je vais vous signaler en sub-

stance ce qu'ils offrent de plus intéressant, à propos de quelques-uns d'entre eux.

Un mot d'abord d'un mémoire de deux années de date dû à un ancien officier, M. de Rochemur, qui a servi avec distinction.

Dans ce projet, comme dans la plupart de ceux qui ont été proposés en France, l'idée de l'application de l'armée aux travaux publics est accouplée à celle d'une réserve. C'est donc autre chose que le système prussien, dans lequel les soldats travaillent, mais chacun pour soi, hors le temps des revues. Les soldats seraient employés aux entreprises de voies de communication que l'État dirige, et à celles que les départements exécutent conformément à l'excellente loi des chemins vicinaux.

On formerait des *compagnies de travail*, composées de volontaires, c'est-à-dire de jeunes soldats qui se présenteraient eux-mêmes pour en faire partie. La durée maximum du service serait déterminée par le gouvernement en deçà des limites fixées par la loi actuelle du recrutement. Durant cet intervalle, on accorderait des congés, afin de rendre les soldats aux travaux de l'agriculture et aux joies de la famille.

Ce plan se recommande par deux idées originales.

Le temps du service serait mesuré au travail effectué par les hommes. Les soldats qui entreraient dans ces compagnies seraient astreints à une heure ou deux d'exercice par jour, et de plus à une heure d'école régimentaire où ils apprendraient la lecture, l'écriture et quelques éléments d'histoire et des sciences exactes. Mais la majeure partie de la journée serait consacrée à des ouvrages à la tâche. Une besogne quotidienne serait assignée à chacun. Tout ce

que le soldat ferait en sus lui serait compté en déduction du temps qu'il aurait à passer sous les drapeaux, d'après certaines règles proportionnelles aisées à concevoir. Par là on créerait un ressort qui manque aujourd'hui aux ateliers militaires. Les soldats sont peu ardents au travail, faute d'un intérêt personnel qui les excite. Quelque peu qu'ils fassent, ils ont leur subsistance et leur bien-être assurés. La perspective d'une diminution dans le service les stimulerait énergiquement, on doit le croire.

Les hommes qui formeraient les compagnies de travail, y entreraient immédiatement au sortir de leurs familles, sans passer par les cadres des régiments de l'armée de ligne. Ils arriveraient ainsi avec l'habitude d'un labeur pénible, puisque nos armées se composent en majorité de cultivateurs ; ils seraient accoutumés en particulier à remuer la terre; et par conséquent des terrassements pour les routes, les canaux ou les chemins de fer ne leur causeraient ni étonnement ni répugnance. Ils apporteraient avec eux ce qu'on trouve chez le campagnard plus que chez l'habitant des villes, un respect traditionnel pour l'autorité, un penchant inné à l'obéissance, une grande docilité au commandement. En transportant ainsi directement les conscrits de la maison paternelle aux ateliers de travail, on écarterait deux difficultés : on rendrait impuissante l'opposition systématique des anciens chefs de corps, qui n'aiment pas à voir leurs soldats exécuter des terrassements par cet unique motif qu'il y a trente ans ce n'était pas la mode et que rien de semblable ne se passait à Jemmapes ni à Rivoli ; et on préserverait les hommes du goût du *far niente*, véritable maladie que l'on contracte dans

les garnisons et qui porte le soldat à dédaigner les travaux auxquels il s'était consacré jusqu'alors, quoiqu'il soit destiné à les reprendre.

En résumé, Messieurs, ce programme est fort judicieux et méritait d'être signalé.

Un autre écrit plus explicite, plus complet, a pour titre : *De la constitution de l'armée sous la monarchie de* 1830. L'auteur, M. Larréguy, dont récemment la mort prématurée a causé de vifs regrets bien légitimes, avait vu de près la guerre. Il avait été mêlé à l'une des luttes les plus acharnées qui se soient engagées pendant les vingt-cinq années où l'Europe semblait possédée du démon des batailles, celle qui a désolé la péninsule espagnole de 1808 à 1814. C'est lui qui, sous les auspices du maréchal Suchet, avait dirigé l'administration civile des royaumes d'Aragon et de Valence, de manière à laisser de l'autre côté des Pyrénées les plus honorables souvenirs ; il n'en avait pas moins pris sa part de la vie militaire, parce qu'avec le maréchal Suchet il fallait administrer en combattant. Après avoir été pendant douze années consécutives préfet de la Charente, M. Larréguy est mort, en 1842, préfet de la Nièvre, en poursuivant jusqu'à la fin l'idée qui préoccupait son âme patriotique, celle de la formation d'une armée de travaux publics sous le nom de réserve.

L'une des bases de son système était le principe d'égalité qu'a adopté la Prusse et auquel il donnait cependant une application différente. L'inégalité véritable que présente notre mode actuel de recrutement, le blessait ; sur trois cent mille jeunes gens environ qui sont annuellement appelés, un tiers à peu près est exempté par la loi, un autre tiers reçoit de l'aveugle hasard la même immunité, en ti-

rant les derniers numéros. Il reste un tiers sur qui la charge militaire retombe tout entière. Son esprit éclairé et son cœur équitable se refusaient à admettre une répartition ainsi faite. Il pensait en outre, et non sans raison, que si l'on n'a pas d'autres soldats que ceux de l'armée permanente, on ne peut échapper à l'un ou à l'autre de ces deux inconvénients que le législateur s'est proposé d'éviter en Suède et en Prusse, comme nous l'avons fait remarquer : ou l'armée permanente sera peu nombreuse, et alors elle se trouvera insuffisante si la guerre éclate, ou elle sera considérable, et alors en temps de paix les contribuables seront écrasés d'impôts.

Enfin, la société moderne, envisagée dans son activité matérielle, offre un ensemble de professions utiles, fort diverses, mais qui se ressemblent toutes en cela qu'elles rapportent honneur et profit à ceux qui les exercent avec persévérance, intelligence et probité. M. Larréguy voulait que la carrière des armes procurât les mêmes avantages, qu'elle se recommandât à ce titre à tous les hommes qui y entrent, et que le double appât du bien-être et de la considération fût employé pour attirer et retenir sous les drapeaux ceux-là même qui n'ont pas l'espoir de l'épaulette.

Ces bases étant posées, M. Larréguy a tracé un plan dont je vais vous présenter l'esquisse.

Je lis le projet de loi par lequel il a terminé son écrit :

« Art. 1er. Tout Français âgé de vingt ans doit son tribut à la défense de la patrie.

» Ce tribut s'acquitte dans l'armée de ligne, soit en servant personnellement, soit en contribuant à honorer et à assurer l'existence de ceux qui auront

consacré sans interruption vingt années de leur vie, au moins, à ce service. » (Page 69, 2e édit.)

Déjà une différence marquée se révèle entre ce projet et le système que la Prusse a mis en pratique. En Prusse, tout le monde sert; on n'y connaît ni exemption légale, ni remplacement. Ici, le remplacement proprement dit n'est pas reconnu, mais une dispense peut s'obtenir au moyen d'une contribution pécuniaire. En Prusse, la loi consacre une faveur, la réduction au tiers du temps de service, au profit des seules lumières, il est vrai, car on l'acquiert en justifiant de titres universitaires, et non pas en versant une somme d'argent. Cependant, c'est un avantage dont profitent principalement les classes aisées, puisque leurs enfants surtout sont ceux qui reçoivent une éducation soignée. M. Larréguy établit une exception à l'usage de ces classes, sous une autre forme, en les admettant à se racheter du service. Le caractère d'inégalité est ainsi beaucoup plus manifeste; mais M. Larréguy a jugé à propos de ne pas trop s'écarter de nos habitudes présentes qui admettent le remplacement. C'est dans le même esprit qu'il a maintenu les exemptions légales actuelles en faveur de ceux qui n'auraient pas les moyens de coopérer à ce qu'il appelle le *service contributif* (1).

(1) Voici les termes dont se sert M. Larréguy, pour motiver un service contributif ainsi établi :

« Il n'y a vraiment qu'une seule aggravation résultant du nouveau projet, c'est le service contributif imposé à ceux qui peuvent y satisfaire, et qui auraient pourtant quelque motif d'exemption légale à faire valoir; mais aussi de quelle exception inqualifiable ne jouissent-ils pas dans l'état actuel des choses?

» Comment! un jeune homme a 40,000 francs de rente, il est fils de veuve, ou il a sur le front une légère excroissance qui lui rendrait le shako assez incommode, et il vient demander l'exemption, que la loi lui accorde en effet,

Je continue :

« Art. 2. Le service de l'armée se divise en service actif et en service de réserve.

» Le service actif attribue aux soldats, comme aux officiers et sous-officiers, la solde d'activité et une pension de retraite.

» Les officiers et sous-officiers appartiennent toujours au service actif.

» Le service de la réserve *peut* valoir aux soldats une pension de retraite après trois campagnes ou une blessure. »

et qui fait marcher à sa place un soutien de famille peut-être, c'est-à-dire celui-là seul qui la fait vivre et la soustrait à la misère !

» Quant à tous ceux que les conseils municipaux et les conseils de préfecture ou de révision jugeront être dans l'impossibilité de payer la quotité du service contributif afférente à leur position, ils continueraient à jouir des exemptions légales.

» . . . .

» Le principe de l'égalité est violemment outragé par la législation actuelle. Le sort, l'aveugle sort, fait que celui-ci paye son tribut à la défense du pays, et que celui-là en est entièrement dispensé. Le projet rétablit la communauté du tribut, et consacre l'égalité *relative*. Le service contributif serait donc un élément, un moyen d'établir entre les positions diverses l'égalité possible, alors même qu'il ne serait pas indiqué par les intérêts mêmes de la société qui veut s'organiser militairement. » (Deuxième édit., pages 26 et 29.)

Quant à la détermination des jeunes gens astreints à ce service contributif, elle aurait lieu comme il suit, d'après les articles 7 et 8 du projet de loi tracé par M. Larréguy :

» Art. 7. Les causes d'exemption légale, telles qu'elles sont déjà déterminées par la loi, celles même qui pourraient être fondées sur une infirmité quelconque, ne seront admissibles qu'en faveur des familles qui auraient été jugées dans l'impossibilité de satisfaire aux conditions pécuniaires de la susdite déclaration, et qui auraient été portées à cet effet sur une liste formée chaque année par le conseil municipal, révisée par le conseil d'arrondissement, et définitivement arrêtée par le préfet en conseil de révision.

» Art. 8. Les jeunes Français de vingt ans accomplis qui n'auraient pas déposé en temps voulu la déclaration mentionnée en l'article 6 (au sujet de la préférence qu'ils donneraient au service personnel ou au service contributif), et qui ne se trouveraient pas compris dans la liste précitée, seront tenus de réaliser la donation prévue par le même article, et un cinquième en sus s'ils sont jugés propres au service par le conseil de révision, et s'ils n'acceptent pas le service personnel. »

Le *service actif* serait donc l'armée proprement dite, l'armée permanente. Il retiendrait les hommes dix années au moins sous les drapeaux (1).

Cette idée de garder les hommes sous les drapeaux pendant dix années, sans préjudice d'un réengagement ultérieur, répond à un vœu fréquemment exprimé par des militaires expérimentés. *Il faut vieillir notre armée*, disent-ils (2). Le plan de M. Larréguy réaliserait ce vœu en ce qui regarde les soldats et les sous-officiers. Quant au corps des officiers, il ne laisse rien à désirer de semblable. Le métier des armes deviendrait une véritable carrière. Le simple soldat aurait la perspective, après vingt ans de service, c'est-à-dire à l'âge de quarante ans, d'une retraite de 400 francs; le sous-officier, de 500 ou 600; un pareil revenu serait pour eux une fortune. Une distinction éclatante serait accordée aux hommes qui se recommanderaient plus spécialement : tout sous-officier arrivé à l'âge de la retraite avec quinze ans de grade et une bonne conduite, dont l'appréciation serait livrée à ses chefs, aurait le droit de porter l'épaulette et le titre de sous-lieutenant; il pourrait même, dans certains cas, obtenir un supplément de pension. Avec ces dispositions, le service actif serait fort attrayant.

L'armée de réserve serait placée dans des conditions différentes. Le temps de service s'y réduirait à cinq ans, dont la moitié se passerait en congés. Resteraient deux ans et demi de service effectif. En-

(1) En France, le temps de service a été tour à tour de douze, de six et de huit ans (1843); il est aujourd'hui de sept.

(2) Voir à ce sujet un rapport qui a été présenté et soutenu récemment (1843) à la Chambre des Pairs par M. le général Préval.

viron douze mois seraient consacrés au service militaire proprement dit, et dix-huit à des travaux publics d'utilité départementale.

Dans ces termes, le service de la réserve serait peu pénible et conviendrait à un très-grand nombre de nos jeunes gens. Trente mois, c'est encore moins que le service requis, en Prusse, de l'armée active. Et, circonstance qui en diminuerait encore le fardeau, hors des temps de guerre auxquels s'appliquerait un autre régime, mais que, grâces à Dieu, on peut considérer comme une exception désormais, chacun servirait dans son propre département : faveur insigne que les jeunes soldats apprécieraient, dût-on comprendre dans le cercle où il serait permis de les mouvoir, les départements limitrophes.

La répartition des levées entre l'armée active et l'armée de réserve se ferait d'abord par le libre choix des hommes, puis, au besoin, par la volonté du gouvernement, qui, en cas d'insuffisance du nombre des aspirants à l'armée active, verserait une partie de la réserve dans les cadres de celle-ci, ou, au contraire, en cas d'excédant, enverrait dans les rangs de la réserve une partie des jeunes gens qui se seraient inscrits pour l'armée active.

La portion la plus énergique, la plus ardente de la population, solliciterait l'admission dans l'armée active, qui conviendrait mieux à son tempérament. Au contraire, les jeunes gens plus rangés et plus aptes au travail, aux mœurs plus douces, préféreraient la réserve, dans l'espoir de rejoindre plus promptement leur famille, et de retourner à leurs labeurs paisibles et productifs. On aurait une armée active de sujets aguerris, satisfaits de leur sort, et, par

conséquent, s'acquittant bien de leur métier, et une armée de réserve animée de l'amour du travail. M. Larréguy pense que la réserve attirerait probablement une partie de la population des campagnes, qui, préparée à cet effet par ses occupations antérieures, se prêterait volontiers aux travaux de terrassements nécessités par l'établissement des routes et des canaux. Ces jeunes gens, dont les parents auraient été prestataires pour les chemins vicinaux, ou qui déjà auraient personnellement fait ce service, trouveraient tout simple qu'une tâche semblable leur fût assignée ; et ,travaillant dans leur département, autant que ce serait possible, ils croiraient, non sans raison, travailler pour eux-mêmes.

La mise à exécution de ce projet exigerait des ressources financières assez vastes. Voyons celles que M. Larréguy indique.

En ce moment, lorsque le gouvernement fait un appel pour obtenir un contingent de 60,000 hommes, le nombre des conscrits qui se font assurer est de 30,000. M. Larréguy estime que, si les exemptions de toute nature étaient abolies à l'égard de quiconque aurait le moyen de contribuer pour une somme d'argent, le nombre des jeunes gens que leurs parents voudraient dispenser du service, moyennant une contribution, s'élèverait à 60,000. On les imposerait chacun à 800 francs, ce qui ferait un total de 48 millions. De plus, l'armée de réserve ne recevrait, pour les travaux auxquels elle serait appliquée, d'autre rétribution que sa nourriture et son gîte. Dès lors, en prenant certaines mesures pour que le campement ne fût pas onéreux (1), elle produirait à l'État plus

(1) A ce sujet, un brave et savant officier du génie nous a communiqué une

qu'elle ne lui coûterait ; et l'économie ainsi obtenue dans les travaux est évaluée, par M. Larréguy, à 30 millions. Le chiffre me semble fort exagéré ; cepen-

note pleine d'intérêt. D'après lui, une armée de réserve, dont il reconnaît le besoin urgent, pourrait rendre de grands services pour l'achèvement des routes vicinales de grande communication, particulièrement dans certains départements médiocrement peuplés et assez pauvres.

« Là, dit-il, toutes les améliorations dans la voirie vicinale sont en souffrance par la faiblesse numérique de la population ; c'est donc dans ces localités qu'il faudrait appeler des réunions d'hommes, pour les vivifier et pour entreprendre les réparations les plus utiles, les plus indispensables. Il y a tel arrondissement où les chemins vicinaux de grande communication ne seront jamais achevés. Cela se conçoit aisément, car, la distance entre les villages augmentant avec la stérilité du pays, il en résulte qu'on n'a que de pauvres bourgades clairsemées pour effectuer des travaux considérables. *Dans ces contrées, la prestation en nature est une véritable corvée.* C'est donc au milieu de ces départements pauvres qu'il faut transporter les soldats de la réserve, afin de suppléer aux bras qui y manquent.

» Conseillons-nous ici de baraquer des bataillons dans ces lieux peu habités ? nullement ; ce serait beaucoup trop cher, et l'on peut s'en dispenser dans des localités dont les habitants sont dociles aux exigences de la politique, accommodants pour les ordres du gouvernement. Ils le seraient d'autant plus que l'État leur viendrait en aide par la création d'une armée de réserve qui serait en même temps une *armée de travailleurs*, travaillant à leur profit.

» La plus grande difficulté que l'on puisse rencontrer dans la création d'une armée de réserve est la réunion des contingens cantonnaux ou départementaux pour être exercés, avec les moindres frais possibles, aux diverses manœuvres et aux exercices plus particuliers du tir ; eh bien ! que les longs moments de loisir laissés par ces exercices soient appliqués aux travaux publics, et l'État n'aura que de très-faibles dépenses à faire. Il aura d'ailleurs rempli un double but, de venir au secours des populations des campagnes, et d'empêcher que les hommes de la réserve ne s'abandonnent à l'oisiveté et à la débauche durant ces époques de réunion. Les frais d'établissements temporaires seraient payés par le travail des soldats, et par les communes qui se prêteraient volontiers à tous les frais de logement que la loi leur imposerait. Ces camps, ou plutôt ces réunions d'hommes, se transporteraient, chaque année, sur de nouvelles parties du canton ou du département, suivant les besoins des localités.

» Des assemblées annuelles d'un mois auraient bientôt changé la face des pays les plus ingrats.

» Cette question de la réserve mérite bien que la science de l'économie politique lui vienne en aide, car la science de l'administration se débat vainement depuis bientôt trente ans sans pouvoir la résoudre, et, pendant ce temps, une armée plus considérable que ne le requiert notre situation actuelle pèse sur les finances du pays, et produit mal, même avec de grands frais.

dant, comme, d'après les calculs de M. Larréguy, le nombre des journées fournies par la réserve pourrait s'élever à 55 millions par an, et comme il y a lieu de croire que les hommes de la réserve mettraient du zèle à des travaux exécutés dans leur propre département qui les intéresseraient eux-mêmes, il ne serait pas impossible de réaliser une forte économie, moyennant des précautions particulières pour le campement, et en réduisant l'état-major à la dernière limite. Si l'on admettait l'évaluation de M. Larréguy, la recette totale serait de 78 millions par an.

Avec cette somme annuelle, qui se grossirait des intérêts accumulés pendant les vingt premières années, on payerait les pensions de retraite acquises aux sous-officiers et aux soldats de l'armée active, et on subviendrait aux frais d'habillement de l'armée de réserve ainsi qu'au traitement de son état-major. Bien que cette armée pût s'élever à 500,000, ou même à 600,000 hommes, comme elle ne se livrerait point aux grandes manœuvres, si ce n'est fort transitoirement, elle n'aurait pas besoin d'un nombreux

» Ici il n'y a plus d'objection de discipline à faire; il n'y a plus de résistance à craindre de la part des soldats, qui seront au contraire heureux d'être dispensés, moyennant un court travail, de l'obligation de passer des années hors de leur domicile. Quelle serait la commune qui, en présence de si grands avantages, se refuserait à loger des compatriotes? Que si l'on objecte que les mêmes hommes qui, le matin, ont été occupés à des manœuvres, ne pourraient résister aux fatigues du travail du soir, nous répondrons que tous les régiments d'artillerie et du génie savent supporter ces deux exercices, non-seulement pendant un mois, mais pendant toute l'année; que ces régiments ont de plus des devoirs d'intérieur à remplir, divers cours de théorie à suivre, dont les hommes de la réserve sont dispensés. Et d'ailleurs, cette réserve est habituée aux plus rudes travaux. L'oisiveté ne l'a pas abâtardie. Créons donc des soldats travailleurs : revenons aux règlements d'Henri IV, qui voulait, par les travaux de ses troupes, abolir la *corvée*, et venir en aide aux populations pauvres des campagnes. »

état-major. D'après les calculs de M. Larréguy, vérifiés par un savant colonel d'artillerie, M. Jure, une somme de 9 millions suffirait aux traitements de toute nature de l'état-major, et, avec 15 millions par an, on habillerait convenablement la troupe. On aurait donc, pendant les vingt premières années, un excédant de 54 millions dont les intérêts se capitaliseraient.

C'est ici le lieu de faire observer que, la construction des routes et des canaux au delà d'un certain point étant de l'extraordinaire, de l'imprévu, pour lequel il n'existe pas encore de population ouvrière constituée, il ne serait point à craindre que les services de l'armée de réserve portassent la perturbation dans l'industrie particulière et arrachassent le pain de la main des ouvriers civils. Cela posé, l'auteur du projet a cherché à évaluer l'étendue de ces services, ou, en d'autres termes, à mesurer la puissance productive de son armée de réserve, et il est arrivé à la conclusion la plus satisfaisante.

Préfet de la Charente pendant douze années, M. Larréguy avait la passion des améliorations publiques. Pénétré de l'utilité des routes, il a construit au delà de 500 kilomètres de voies départementales ou vicinales de grande communication. Des expériences faites sur une grande échelle dans son département lui avaient donné ce résultat, qu'à 153,000 journées de prestations, avec 47,000 journées de terrassiers rétribués, répondait l'exécution de 50,000 mètres de routes. En supposant que l'armée de réserve fournît par an à l'État 50 millions de journées (1) et qu'on y joignît, comme dans le dépar-

(1) Il estimait, avons-nous dit, que le nombre des journées pourrait être de 55 millions.

tement de la Charente, des journées de travailleurs soldés dans la proportion d'un tiers, on obtiendrait donc par an 16,500 kilomètres de routes semblables aux chemins vicinaux de grande communication. Ainsi ce système bien appliqué pourrait enrichir annuellement la France d'un développement de bonnes voies égal au quart de ce qu'elle possède en routes royales ou départementales, résultat si beau qu'on se contenterait aisément de la moitié.

Un des moyens les plus sûrs de l'atteindre, autant que possible, serait de confier la direction des travaux de la réserve à des officiers du génie ; ce qui implique, il n'est pas inutile d'insister sur ce point, l'extension des cadres de ce corps, dont l'utilité sera de jour en jour mieux sentie.

Il ressort de cet exposé que la constitution d'une armée de réserve est éminemment avantageuse à un grand État, soit qu'on adopte le système prussien, qui laisse les hommes travailler individuellement chez eux, soit qu'on préfère un autre mode plus conforme peut-être à l'esprit français, d'après lequel une partie des soldats seraient appliqués, sous la direction de l'État, aux travaux publics d'utilité générale ou locale, soit qu'on se prononce pour un système mixte. Les expériences de la Prusse, de la Suède et de l'Autriche ne permettent plus de douter de la possibilité d'utiliser les forces militaires pour la production, sous chacune de ces trois formes. Jusqu'à ce jour, cependant, hors de ces trois États, les pouvoirs publics sont restés sourds à l'appel qu'on leur a adressé, au nom de l'économie; et, dans notre France, rien n'a été fait au delà de bons discours ou de remarquables écrits.

A quelles causes attribuer cette inaction fâcheuse?

c'est d'abord, il faut bien le dire, que la nation française, si rapide dans ses conceptions, si hardie par la pensée, est plus lente qu'on ne le croit à passer de l'idée au fait, de la théorie à la pratique. Elle montre, dans beaucoup de cas, du penchant pour la routine. Quand elle innove, c'est que ses passions sont excitées, et alors, dans ses innovations, elle est radicale. Elle manque de cette modération puissante, continue dans son activité, dont la race anglaise offre le plus parfait modèle et qui a rendu si fécond chez elle le gouvernement parlementaire. Notre tempérament est *excessif*, s'il est permis de se servir ici d'un mot appliqué par Buffon aux climats où la chaleur et la tenue des saisons passent d'un extrême à l'autre, sans pouvoir se fixer dans les intermédiaires. Nous allons volontiers de l'exaltation à l'indifférence, au lieu de nous tenir dans le milieu qu'a recommandé le sage. Le progrès parmi nous, au lieu d'avoir une allure régulière et calme, se manifeste précipitamment à coups de révolutions, puis il rentre sous terre pour réapparaître plus tard, au milieu des éclairs, avec le fracas du tonnerre.

Ensuite, contre l'adoption d'un système de force armée moins onéreux aux populations et plus conforme aux sentiments dont la civilisation est animée, des objections avaient été soulevées par quelques hommes, au nombre de ceux, il faut le dire, qui font autorité dans les questions militaires. Ces objections étaient aisées à réfuter, et pourtant l'opinion les a admises, soit que, pour demeurer dans le *statu quo*, elle ne demandât qu'un prétexte, soit que les arguments dont on se servait pour combattre cette amélioration désirable répondissent à

sa passion pour la gloire belliqueuse, et que, prise par son côté faible, elle n'ait pu résister.

De toutes ces objections, celle qui était de nature à préoccuper le plus l'esprit public consiste à dire qu'une armée organisée d'après le système prussien, ou sur un plan analogue à celui de M. Larréguy, ne serait pas suffisamment aguerrie, et ne se présenterait pas sur les champs de bataille de l'Europe avec cette vigueur, cette habitude des armes qui distinguait les soldats d'Austerlitz et des Pyramides. Il ne faut pas moins de six ans, a-t-on dit, passés sous les drapeaux, sans un jour de moins, pour former, même dans l'infanterie, un bon soldat digne d'être mis en parallèle avec ceux de cette armée à qui l'histoire a consacré l'épithète de grande.

Je ne conteste pas l'exactitude de cette observation. On doit reconnaître qu'une armée ainsi constituée ne serait pas de force à opérer de prime saut les prodiges d'Austerlitz et des Pyramides; mais la question est de savoir s'il est infiniment désirable aujourd'hui pour un peuple civilisé d'avoir une armée comparable à celle qui remporta la victoire sur ces champs de bataille célèbres, et si tout doit être sacrifié afin de l'obtenir. Il ne faut pas craindre de le dire ici, une pareille armée, quelque glorieuse qu'elle fût, n'est plus le vœu suprême de la civilisation. Nous n'avons besoin ni d'armées à la Napoléon, ni de Napoléon lui-même, tel du moins qu'il se montra à ses contemporains, personnifiant en lui la passion des luttes guerrières. Sans doute les hommes qui combinent en eux la puissance du génie et celle de la volonté doivent toujours être les bien-venus au gouvernement des États; mais le Napoléon qu'il

faudrait aujourd'hui serait le Napoléon de la paix et non pas celui de la guerre. Les armées de l'Empire étaient héroïques, elles ont laissé dans nos annales des traces ineffaçables, au monde d'impérissables souvenirs; mais c'étaient des instruments d'invasion et d'agression; et ce ne sont pas ces armées-là que réclame la situation actuelle de l'Europe; la civilisation se contenterait aujourd'hui d'armées qui couvrissent le territoire et missent à l'abri de toute atteinte les droits et l'honneur du pays. Or, avec des armées à la Napoléon, on porte atteinte au territoire, aux droits et à l'honneur de ses voisins, jusqu'à ce que vienne le moment où l'on expie ses violences en subissant la violation de son propre territoire et de ses propres droits, sinon de son honneur.

Enfin, Messieurs, si j'avais le droit d'émettre une opinion sur un sujet militaire, je dirais qu'il n'y a pas de mode de recrutement qui puisse donner une armée pareille à celle d'Austerlitz. Pour cela tous les modes de lever et d'instruire une armée se valent, je veux dire qu'ils sont également impuissants. L'armée d'Austerlitz a été le résultat, non de telle loi sur la conscription, la durée et le mode du service, mais de dix campagnes victorieuses, sous les premiers capitaines du monde, contre l'Europe coalisée. C'était le produit net de levées montant à plus de cinq cent mille hommes, à un million peut-être, dont les trois quarts s'étaient fondus, par l'action du fer et du feu ou par les maladies, sur cinquante champs de bataille, aux ambulances, ou dans les fossés des grands chemins.

Une organisation militaire semblable à celles que j'ai décrites ici avec éloge peut heurter certaines

idées reçues, contrarier certains sentiments vivaces encore dans les cœurs d'une partie de la population. Mais, lorsque le système prussien a été adopté, est-ce qu'il ne heurtait pas de front des préjugés puissants, des intérêts formidables? Dans un pays où les grades d'officiers étaient exclusivement réservés à la noblesse et où les idées nobiliaires exerçaient un empire absolu, est-ce que cette égalité sous les drapeaux, cette fraternité militaire entre tous les hommes, n'était pas une innovation audacieuse? La Prusse n'en a pas moins admis ce nouveau régime militaire, et elle s'en applaudit aujourd'hui; elle l'a accepté, il est vrai, sous le coup de l'adversité et sous l'influence de leçons terribles. La question est donc de savoir si les peuples civilisés, ceux qui sont le plus fiers de leur intelligence et qui se targuent le plus de l'amour du progrès, ont besoin pour avancer de sentir l'aiguillon du malheur? A la France de répondre.

DIX-HUITIÈME LEÇON.

D'une difficulté de l'application de l'armée aux travaux publics : faiblesse physique des populations indiquée par le recrutement.

SOMMAIRE. — Au nombre des causes d'insuccès de l'application de l'armée aux travaux publics, on doit ranger le défaut de force physique chez les soldats. — Faiblesse de constitution d'une partie des jeunes gens appelés au service chez tous les peuples et particulièrement en France; non-valeurs du recrutement en France et en Prusse. — Causes qui influent sur la force physique des hommes : 1° la race ; 2° le régime hygiénique; résultats obtenus en Angleterre sur les animaux domestiques par un régime bien entendu. — Aptitude militaire des différents départements français sous le rapport physique; moyenne du royaume; plusieurs départements ne fournissent pas toujours leur contingent; d'autres sont régulièrement en déficit. Nécessité, en France, de mesures propres à empêcher le dépérissement de la race humaine. — Loi de 1841 sur le travail des enfants dans les manufactures; le besoin de cette loi était attesté par l'infériorité de la race dans les départements manufacturiers; comparaison entre le Haut-Rhin et le Bas-Rhin, entre la Seine-Inférieure et le Calvados. — Les réformes dans le régime physique dépendent plus des particuliers que du gouvernement. — La nourriture, le logement et le vêtement, trois principales têtes de chapitre des budgets individuels; appréciation de l'amélioration obtenue en France pour ces trois objets. — 1° de la nourriture : est-elle meilleure aujourd'hui? La consommation du royaume en viande s'est faiblement accrue; celle de quelques grandes villes, et notamment de Paris, a diminué; quant au vin, l'accroissement de la consommation est constant, sauf encore pour Paris et quelques grandes villes; le pain se fait mieux, si ce n'est dans une partie de nos campagnes. — 2° du logement : on bâtit mieux aujourd'hui, dans les villes surtout ; cependant nos maisons pourraient être plus salubres; comparaison entre les habitations des cultivateurs américains et celles des paysans de la Normandie; importance du chauffage, il est mal entendu en France; il l'est beaucoup mieux en Allemagne, exemple de la Bohême. — 3° du vêtement; c'est sous ce rapport que le progrès est le plus manifeste; l'élégance du vêtement est de quelque avantage moral; mais elle n'influe pas sur la force physique. — Exagération regrettable de certaines dépenses de luxe; consommation du tabac, du café; renseignements sur la consommation des tissus de coton. — Quels sont les moyens de donner une meilleure direction aux dépenses privées? Lois somptuaires des anciens; prescriptions religieuses; le *tabou* des Polynésiens; règles sévères sur le boire et le manger chez les Indous; défense de manger du porc chez les Juifs; ablutions fréquentes et interdiction de l'usage du vin chez les Musulmans; préceptes hygiéniques raisonnés de la loi chrétienne; carême et jeûnes; tolérance actuelle de l'Église.

MESSIEURS,

Dans le cours des dernières leçons, en vous entretenant de l'application de l'armée aux travaux publics, j'ai signalé, parmi les causes d'insuccès que

cette mesure a rencontrées, le défaut de force physique chez les soldats. Cette insuffisance tient non-seulement à l'âge des hommes, dont souvent le développement est encore imparfait, mais à la faiblesse native de plusieurs d'entre eux.

Il est constant que, parmi les jeunes gens appelés au service, un certain nombre, trop considérable, y est impropre par défaut de force. Ce n'est pas seulement la taille qui manque, c'est la vigueur. Le fait est établi par les opérations des conseils de révision; cependant ces conseils ne sont pas sévères; car, assistez au défilé d'un de nos régiments d'infanterie, et regardez-y de près: la faiblesse de complexion d'un grand nombre des hommes vous surprendra péniblement.

Ce mal a été constaté partout. Mais, en France, il faut le dire, il est plus grand qu'ailleurs. Ce qu'on appelle, en style de recrutement militaire, les *non-valeurs*, ne représente guère en Prusse qu'un cinquième des appelés. En France, la proportion est bien plus grande : les non-valeurs représentent 37 à 38 pour 100. On peut donc calculer que, sur une classe qui embrasse un peu plus de 300,000 jeunes gens, moins de 200,000 sont aptes au service, et cette proportion se réduit encore de toutes les exemptions légales.

Il y a là un grave péril. Une certaine force physique est indispensable à l'homme. Le bon état du corps importe même à la situation normale de l'esprit et de l'âme. Il y a longtemps qu'on l'a dit : *mens sana in corpore sano.* Mais, abstraction faite de l'influence que le physique exerce sur le moral, la constitution robuste de la population est une condition indispen-

sable de la prospérité industrielle comme de la grandeur militaire des États.

D'ou vient que, chez tous les peuples en général, et chez nous en particulier, un tel nombre de jeunes hommes soit trop faible pour le service? En d'autres termes, quelles sont les causes qui influent sur la vigueur, pour la diminuer ou pour l'accroître?

Parmi les causes de l'ordre matériel, et ce sont celles que nous avons à examiner ici de préférence, citons d'abord les dispositions natives de la race. Telle race d'hommes, sans s'être donné pour cela aucune peine, est mieux douée que telle autre, lui est physiquement ou moralement supérieure; c'est un privilége de la naissance. Les inégalités, si faciles à remarquer entre les individus, se retrouvent, à un moindre degré toutefois, entre les races. Cette cause d'infériorité pour tel peuple et de supériorité pour tel autre est de celles sur lesquelles on a peu de prise, si ce n'est à la longue et dans l'espace de plusieurs générations.

Mais une autre, qui agit puissamment sur l'homme et qui dépend de lui ou des siens, est le régime hygiénique. La nourriture qu'on prend, l'air qu'on respire, les lieux qu'on habite, ont une action immédiate sur la santé. Celui qu'un mauvais régime a affaibli retrouve sa force, personne ne l'ignore, à l'aide d'une meilleure hygiène. Si des soins matériels, suffisamment prolongés, peuvent combattre jusqu'aux inégalités de race, à plus forte raison effaceront-ils celles qui tiennent à une différence de régime.

La Grande-Bretagne offre des exemples remarqua-

bles des résultats que peut produire sur la constitution physique des êtres une continuité intelligente de soins matériels. En m'exprimant ainsi, ce n'est cependant pas la race humaine que j'ai le plus en vue, quoique la race anglaise soit belle et forte, et que la bonté du régime qu'elle suit ait beaucoup contribué à sa force et à sa beauté. C'est particulièrement sur leurs animaux domestiques que les Anglais ont accompli de véritables miracles, car ils entendent l'agriculture aussi bien que les arts mécaniques, et ils sont aussi habiles à élever des chevaux, des bœufs et des moutons, qu'à filer ou tisser du coton et qu'à guider des navires sur les mers. En faisant prendre à leurs bestiaux certains aliments, en les plaçant dans certaines conditions atmosphériques, et par des croisements convenables, ils sont parvenus à en faire tout ce qu'ils voulaient. Leurs fermes sont ainsi des manufactures de viande. Ils ont trouvé le moyen de développer à leur gré telle ou telle partie de la charpente osseuse ou des muscles. Ils moulent les os et la chair, comme le sculpteur l'argile (1).

(1) M. Hippolyte Royer-Collard a donné à l'Académie de médecine, dans sa séance annuelle du 6 décembre 1842, communication d'un mémoire intitulé : *Organoplastie hygiénique* ou *Essai d'hygiène comparé sur les moyens de modifier artificiellement les formes vivantes par le régime.* On y remarque le passage suivant :

« Il y a un siècle environ, l'Angleterre n'avait point d'agriculture et pour » ainsi dire point de bestiaux. Un homme parut, Bakewell, simple fermier de » la paroisse de Dishley, qui entreprit de créer dans son pays des races d'ani- » maux domestiques qui n'eussent pas d'égales au monde. Insouciant de la » beauté qui tient à la grâce et à la proportion des formes, il eut uniquement » en vue cette beauté, purement relative, qui n'est, dans un animal, que la » conformation la plus parfaite pour l'usage auquel on le destine. Ainsi, dans » les bœufs réservés pour la boucherie, il voulut que les parties charnues qui » constituent les morceaux de choix se développassent avec un volume énorme, » au préjudice des parties basses, ou dites de rebut. Après quinze années » d'essais, il peut montrer une race nombreuse de bœufs dont la tête et les

De là n'est-il pas permis de conclure qu'avec de la sollicitude et de la persévérance, une race d'hommes, même déjà flétrie, pourrait être relevée presque au niveau des races les plus robustes? Sans doute l'homme n'est pas un animal comme les autres. Seul, l'homme porte en lui ce feu sacré qui fut ravi au ciel;

» os étaient réduits aux plus petites dimensions, les jambes courtes, la panse » étroite, la peau fine et souple, tandis que la poitrine était vaste, l'intervalle qui » sépare les hanches largement développé, et les masses musculaires si con- » sidérables, qu'elles formaient à elles seules plus des deux tiers du poids total » de l'animal. Bakewell jugea que les cornes des bœufs étaient inutiles et sou- » vent dangereuses; il créa des espèces complétement dépourvues de cornes. » C'est encore à lui que l'Angleterre doit cette belle race de gros chevaux qui » font le service du roulage de Londres. La réforme des bêtes à laine fut, » sans contredit, la plus difficile de ses entreprises, et le plus beau de ses » triomphes. Lui seul est parvenu à obtenir chez ses moutons de Dishley la » réunion de deux qualités que certains agronomes regardent comme presque » incompatibles, la finesse de la laine et le développement des parties char- » nues. La graisse, concentrée dans ces parties, s'y ramasse sous forme de » pelote serrée, et communique à la viande une saveur très-remarquable. Du » reste le procédé suivi par Bakewell dans ses expériences consistait dans » l'emploi simultané de deux moyens, l'accouplement des animaux de choix » dans la génération, et, plus tard, un régime convenable. Son art, pure- » ment empirique, était devenu un système entre ses mains, et il l'avait réduit » en principes.

» ..... Depuis cinquante ans les idées de Bakewell ont été appliquées dans » toute l'Europe. L'art du régime a été poussé à une étonnante perfection. On » connaît maintenant, à des signes certains, quels sont les animaux propres » ou impropres à l'engraissement, quelles conditions sont nécessaires pour les » amener à un degré d'embonpoint déterminé, sur quels organes il faut direc- » tement agir pour favoriser ou accélérer la nutrition, quels aliments pro- » duisent la graisse ou les muscles, le lait chez les vaches, la laine chez les » moutons. On mesure exactement pour chaque animal la nourriture, l'air, » la lumière, le mouvement dont il a besoin, pour être amené à tel état, » pour être employé à tel ou tel usage. On sait à quels moments et dans quels » cas la graisse s'accumule particulièrement sous la peau, ou bien dans l'in- » térieur des cavités splanchniques, ou bien dans le tissu même des organes. » On calcule avec précision combien de livres par jour viennent augmenter le » poids du corps pendant la durée du traitement. On soumet enfin au régime » de l'engraissement toutes sortes d'animaux vivants; ainsi des poissons, aux- » quels on a fait subir l'opération de la castration, sont placés dans de la » mousse imbibée d'eau; là ils restent absolument immobiles, vivant unique- » ment pour manger et digérer, et arrivent ainsi à un volume extraordi- » naire ».

mais enfin, par sa nature physique, il tient à l'animalité. Qui de nous n'a remarqué, dans le cercle de ses connaissances, des exemples curieux de l'influence salutaire exercée par le vivre bien ? Soigneusement observé par une nation tout entière, si elle en avait la sagesse, un bon régime produirait sur elle, à la longue, des effets surprenants.

Pour donner une idée de ce que la France aurait à désirer dans ce genre, je signalerai la différence de force physique qui existe entre les populations de nos divers départements.

Un savant administrateur, M. de Bondy fils, a publié, il y a deux ans, un travail statistique qui répand sur ce sujet de vives lumières. En France, vous le savez, pour l'opération du recrutement, le préfet va de canton en canton, accompagné du général du département, d'un médecin et de quelques personnes notables; tous les jeunes gens de la classe appelée comparaissent devant ce jury, qui les examine, suivant l'ordre du tirage au sort, jusqu'à ce qu'il ait trouvé le contingent imposé par la loi au département et au canton. M. de Bondy a pris pour mesure de l'aptitude militaire d'un département le nombre d'hommes reconnus valides pour le service sur un millier d'examinés. En établissant ses calculs, non sur une seule année, ce qui eût laissé trop de place au hasard, mais sur un intervalle de six années, de 1835 à 1840 inclusivement, il est arrivé à des résultats parfaitement dignes de créance (1).

(1) Les chiffres consignés dans le tableau dressé par M. de Bondy ne représentent pas absolument l'aptitude militaire telle qu'elle résulte de la constitution physique des hommes, car les hommes qui jouissent d'exemptions légales y sont confondus avec ceux qui ont une inaptitude physique quelconque; mais

Le premier de nos départements, sous le rapport de l'aptitude militaire ainsi définie, est le Doubs; sur 1,000 examinés, la moyenne de six ans y donne 594 jeunes gens bons pour le service. Le second est le Morbihan; viennent ensuite la Moselle, les Pyrénées-Orientales, le Calvados, Ille-et-Vilaine, la Haute-Saône, les Basses-Pyrénées. Le vingtième département est le Finistère, qui diffère médiocrement du premier, puisque, sur 1,000 jeunes gens, il en offre la moitié de bons, exactement 499. Mais d'autres départements sont bien loin de cette élite. Dans la Dordogne, sur un millier de jeunes hommes, 324 seulement sont bons; dans la Lozère, 328; dans la Seine-Inférieure, 339. C'est à peu près le tiers. On trouve, en remontant, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, la Haute-Vienne, l'Ariége, la Corrèze, les Hautes-Alpes, l'Indre, l'Allier qui n'est encore qu'à 387. Entre le premier et le dernier la différence est donc de 594 à 324. La moyenne, pour le royaume, est 458 (1).

Représentez-vous une zone s'étendant du nord-

ils indiquent assez bien l'aptitude militaire *relative* des départements, parce que la proportion des exemptions légales est à peu près la même partout. Elle est moyennement de 17 pour 100, tandis que celle des exemptions pour inaptitude physique est moyennement de 38 pour 100. En réunissant les départements par groupes de 10 en 10, dans l'ordre de l'aptitude militaire telle que la présente M. de Bondy, on trouve que la proportion des exemptions légales est pour le premier groupe de 16 8/10 pour 100 et pour le dernier de 17 1/10, d'après les résultats moyens des deux années 1836, 1837. Parmi les examinés, le nombre des exemptés de par la loi est de 31,000 sur 180,000.

(1) « Dans les vingt premiers de la liste figurent, toutes les années, les départements suivants : Doubs, Morbihan, Moselle, Pyrénées-Orientales, Calvados, Ille-et-Vilaine, Basses-Pyrénées, et très-habituellement ceux-ci : Seine, Haute-Saône, Hérault, Bas-Rhin, Aisne, Vendée, Loire-Inférieure, Meurthe, Ardèche, Seine-et-Oise, Pas-de-Calais, Manche.

» Dans les vingt derniers, au contraire, on rencontre constamment les départements suivants : Dordogne, Lozère, Seine-Inférieure, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Haute-Vienne, Corrèze, Hautes-Alpes, Charente, et très-habi-

est au sud-ouest, s'appuyant, au nord, sur la ligne dirigée de Châlons-sur-Marne à Amiens et à Rouen, au midi, sur la cîme des vallées de l'Ariége

tuellement ceux-ci : Ariége, Indre, Allier, Seine-et-Marne, Deux-Sèvres, Eure, Nord, Nièvre, Orne, Sarthe, Aveyron, Hautes-Pyrénées. »

(*Discours de M. de Bondy*, *sur le recrutement de l'armée*, p. 8.)

Si, pour dégager l'aptitude militaire, telle que l'a définie M. de Bondy, de la diminution causée par les exemptions légales, on ajoute au chiffre de cet administrateur, pour chaque département, le nombre de 170 qui représente moyennement la proportion de ces exemptions, on trouve que l'aptitude militaire, en tant qu'elle résulte de la force physique seule, même avec l'habitude qu'ont les conseils de révision de prendre des jeunes gens débiles, est représentée par la série suivante :

TABLEAU des 86 *départements rangés dans l'ordre décroissant de l'aptitude militaire*, *d'après les rapports moyens des six classes de* 1835 à 1840.

Nos D'ORDRE.	DÉPARTEMENTS.	APTITUDE		Nos D'ORDRE.	DÉPARTEMENTS.	APTITUDE	
		indiquée par M. de Bondy.	rectifiée.			indiquée par M. de Bondy.	rectifiée.
1	Doubs.	594	764	34	Haute-Garonne. .	467	637
2	Morbihan.	587	757	35	Côte-d'Or.	465	635
3	Moselle.	586	756	36	Haut-Rhin. . . .	465	635
4	Pyrénées-Orient.	556	726	37	Bouch.-du-Rhône.	463	633
5	Calvados.	549	719	38	Isère	463	633
6	Seine.	527	697	39	Landes.	462	632
7	Ille-et-Vilaine. .	526	696	40	Vosges.	462	632
8	Haute-Saône. . .	526	696	41	Aude.	460	630
9	Basses-Pyrénées.	516	686	42	Gironde.	459	629
10	Hérault.	515	685	43	Oise.	459	629
11	Bas-Rhin.	514	684	44	Rhône.	457	627
12	Aisne.	512	682	45	Saône.	455	625
13	Vendée.	512	682	46	Drôme.	452	622
14	Loire-Inférieure.	512	682	47	Vienne.	452	622
15	Jura.	507	677	48	Gers.	450	620
16	Meurthe.	507	677	49	Charente-Infér. .	449	619
17	Ardèche.	505	675	50	Cantal.	446	616
18	Gard.	501	671	51	Lot.	444	614
19	Seine-et-Oise. . .	501	671	52	Tarn-et-Garonne.	444	614
20	Finistère.	499	669	53	Haute-Marne. . .	443	613
21	Manche.	499	669	54	Loiret.	442	612
22	Mayenne.	498	668	55	Basses-Alpes. . .	438	608
23	Corse.	496	666	56	Loire.	437	607
24	Côtes-du-Nord. .	494	664	57	Somme.	437	607
25	Ardennes.	491	661	58	Marne.	430	600
26	Var.	489	659	59	Eure-et-Loir. . .	428	598
27	Meuse.	488	658	60	Hautes-Pyrénées.	426	596
28	Maine-et-Loire. .	484	654	61	Cher.	424	594
29	Puy-de-Dôme. .	484	654	62	Tarn.	421	591
30	Pas-de-Calais. . .	483	653	63	Lot-et-Garonne .	420	590
31	Vaucluse.	483	653	64	Aveyron.	418	588
32	Ain.	477	647	65	Yonne.	418	488
33	Haute-Loire. . . .	469	639	66	Creuse.	415	585

et de la Garonne, allant ainsi jusqu'aux Pyrénées; sa largeur moyenne serait d'environ 300 kilomètres, et sa longueur de près de 800. Dans ce périmètre sont 38 départements, qui occupent à peu près la moitié de la superficie de la France, et figurent au nombre des 43 dont l'aptitude militaire est inférieure à celle que représente le chiffre de 458.

Si l'on prend des années isolées, les différences sont plus marquées. Par exemple, en 1835, la Lozère, sur 1,000 examinés, n'a offert que 294 admissibles (1); dans la même année, le Doubs en donnait 617, soit plus du double. En 1836, la Dordogne ne put fournir que 283 hommes sur 1,000, tandis que le Morbihan en offrait 605. En 1837, la Lozère ne put atteindre qu'à 272; le Doubs donnait 573, toujours plus du double. La différence entre les extrêmes a été plus grande encore en 1838, où le chiffre de la Dordogne a été de 272, et celui du Doubs de 611.

Suite du Tableau de l'aptitude militaire.

Nos d'ordre.	Départements.	Aptitude indiquée par M. de Bondy.	Aptitude rectifiée.	Nos d'ordre.	Départements.	Aptitude indiquée par M. de Bondy.	Aptitude rectifiée.
67	Sarthe.	415	585	77	Indre.	383	553
68	Aube.	414	584	78	Hautes-Alpes. . .	381	551
69	Orne.	405	575	79	Corrèze.	373	543
70	Nièvre.	402	572	80	Ariège.	364	534
71	Nord.	400	570	81	Haute-Vienne. .	354	524
72	Eure.	399	569	82	Loir-et-Cher. . .	350	520
73	Deux-Sèvres. . .	398	568	83	Indre-et-Loire. .	346	516
74	Charente.	392	562	84	Seine-Inférieure.	339	509
75	Seine-et-Marne. .	388	558	85	Lozère.	328	498
76	Allier.	387	557	86	Dordogne.	324	494

(1) En calculant comme M. de Bondy; autrement ce serait 464, et, pour le Doubs, 787, soit moins du double.

En pleine paix, lorsque le nombre des hommes demandés au pays ne s'élève qu'à 80,000, sur une classe composée de 315,000 jeunes gens, et malgré la disposition des conseils de révision à admettre dans l'armée des soldats d'une vigueur insuffisante, quelques départements, dans un certain nombre de leurs cantons (1), présentent tous les ans du déficit. Dans les cinq années de 1835 à 1839, ce cas s'est reproduit trente fois. Quinze départements l'ont offert une fois; on l'a constaté deux fois dans sept, trois fois dans cinq; et trois départements, la Dordogne, la Lozère et les Hautes-Alpes, ont été régulièrement hors d'état de fournir le contingent intégral de chacun de leurs cantons; de sorte que, dans ces derniers ou au moins dans quelques-uns des cantons qui les composent, tout homme valide, s'il ne peut invoquer une exemption légale, comme fils aîné de veuve, par exemple, et s'il ne peut se faire remplacer, n'a aucune chance d'échapper au recrutement (2).

(1) Les contingents fixés par la loi sont cantonnaux, et il n'y a pas de solidarité entre les différents cantons du même département.

(2) Afin de donner la mesure exacte du mal, je reproduirai ici quelques lignes empruntées à M. de Bondy :

« Pour les dix dernières classes, le département de la Dordogne s'est trouvé, tous les ans, dans l'impossibilité de fournir intégralement le contingent qui lui était assigné ; le total du déficit est de 435 hommes, c'est-à-dire, plus de 43 par année en moyenne; la progression en a été presque constante de 1831 à 1838. Cette année-là, le déficit s'est élevé à 108 hommes pour un contingent de 1,092 hommes, c'est près du dixième.

» En dix années, ce déficit s'est reproduit quatre-vingt-dix-neuf fois dans les cantons de ce département, savoir :

» Dans 23 cantons, une ou deux fois;

» Dans 6, trois fois;

» Dans 4, quatre fois ;

» Dans 1, cinq fois ;

» Dans un autre, sept fois;

» Enfin, dans 2 cantons, *neuf fois* en *dix ans*.

» Ainsi 37 cantons, sur 47 que possède ce département, sont tour à tour

Le recrutement ne laisse à de tels départements que des hommes faibles ; comme les jeunes gens qui restent sont ceux qui se marient et reproduisent la population, il peut s'ensuivre un abâtardissement de la race.

Il appartient à l'économie publique de tirer de là une conclusion. Les pouvoirs publics sont tenus de rechercher par quelles mesures, s'il en est d'efficaces, on pourrait parvenir à élever la force moyenne de la population française. Car il y a péril en la demeure, péril industriel aussi bien que militaire.

Parmi la variété des moyens qui semblent pouvoir être employés à cet effet, quelques-uns se recommandent par leur simplicité.

En 1841, une loi a été votée en France aux acclamations des bons citoyens, celle du travail des enfants dans les manufactures. Lorsqu'elle sera pleinement exécutée, elle ne peut manquer d'avoir les résultats les plus heureux. Car il est hors de doute que l'exagération du travail des enfants est une des causes les plus actives du dépérissement

dans l'impossibilité de fournir leur contingent ; 10 seulement y suffisent ; c'est à peu près 4 cantons par an, en moyenne, qui sont épuisés d'hommes valides. Pour la classe de 1838, il y a eu 24 cantons dans ce cas fâcheux, plus de la moitié du département.

» Sur la classe de 1838, dans le département du Doubs, 2,056 examinés fournissent 645 jeunes soldats, et, dans la Dordogne, 3,622 examinés n'en fournissent que 1,092. Le premier qui comptait 2,327 inscrits, conserve 1,171 jeunes gens non examinés, parmi lesquels (selon l'aptitude de ce département pour cette classe) 776 encore seraient propres au service ; le second ne conserve que 318 jeunes gens non examinés, lesquels ne pourraient donner plus de 86 soldats. On a laissé au département du Doubs un nombre de jeunes gens valides, supérieur même au contingent qu'il a donné ; ce qu'il en reste à la Dordogne, sur la même classe, n'est pas la douzième partie de son contingent. »

de la race. En voici la preuve, trop manifeste malheureusement :

Nos deux départements des rives du Rhin sont notoirement peuplés de la même race ; cette identité d'origine se révèle par l'aspect extérieur de la population, et l'identité de la langue suffirait pour la constater ; ce sont les deux seuls départements français où l'on parle allemand. Mais le Bas-Rhin n'est pas manufacturier, tandis que le Haut-Rhin l'est au plus haut degré. Le Haut-Rhin possède Mulhouse, qui tient le sceptre de l'industrie des cotons, non-seulement en France, mais dans le monde. Il est entouré de départements dont la population est pleine de vigueur, à savoir : le Doubs et la Haute-Saône, qui, sous ce rapport, sont aux premiers rangs (1) ; les emprunts qu'il a pu faire à de pareils voisins ont dû, par conséquent, tourner à son profit. Or, il est placé sur la liste au numéro 36, tandis que le Bas-Rhin est au numéro 11. L'aptitude militaire est représentée pour lui par le chiffre de 635 sur 1,000 appelés ; pour le Bas-Rhin, elle est de 684 (2). Cette différence, qui est assez forte, ne peut s'expliquer que par l'existence du régime manufacturier dans l'un de ces deux départements, et par son absence dans l'autre.

Autre exemple plus frappant encore : les habitants de la Seine-Inférieure appartiennent incontestablement à cette belle race normande, qui peuple aussi le Calvados et la Manche ; mais la Seine-

(1) Voir le tableau ci-dessus, page 357.

(2) Ici, comme dans le paragraphe suivant, nous prenons les chiffres de M. de Bondy grossis du nombre 170, afin d'avoir l'aptitude militaire vraie, dégagée de l'influence des exemptions légales.

Inférieure est couverte de manufactures ; le Calvados et la Manche sont exclusivement agricoles. La Seine-Inférieure comprend d'ailleurs le pays de Caux, où la population est magnifique, ce qui semblerait devoir corriger les mauvais effets de l'influence des manufactures et les rendre moins apparents. Pour l'aptitude militaire mesurée, comme nous l'avons dit, sur la force physique, le Calvados est le cinquième de nos départements, la Manche le vingt et unième, la Seine-Inférieure est reléguée au 84e rang ; son nombre proportionnel est 509, tandis que 719 est celui du Calvados, et 669 celui de la Manche. Ces chiffres sont d'une éloquence désespérante. Pour exposé des motifs de la loi du travail des enfants dans les manufactures, il aurait suffi de les citer.

Cette loi existe, Messieurs, et l'on procède à sa mise en pratique : félicitons-nous-en, et faisons des vœux pour que les efforts énergiques et soutenus de l'administration, qui en avait pris l'initiative, en rendent bientôt l'application aussi complète que possible ; elle mettra sur la voie d'autres actes de gouvernement, d'une grande portée. Un gouvernement peut rendre d'éminents services à l'hygiène publique par des règlements de police municipale et locale. Des ordonnances de petite voirie, par exemple, peuvent déterminer, pour les constructions privées, des conditions efficaces de salubrité. Tout le monde connaît les dispositions minutieuses adoptées par le gouvernement français pour propager la vaccine ; dans le but de hâter le jour où la population jouirait pleinement de la découverte de Jenner, il a fait jouer à la fois le ressort des récompenses et celui des peines, ou, tout au moins, des restrictions. Je cite cet exemple,

parce que, de nos jours et chez nous, toutes les attributions du pouvoir lui sont contestées; il en est devenu d'une modestie sans pareille, et il n'est pas superflu de lui rappeler les précédents, afin qu'il n'ait plus de doute sur son droit à intervenir profondément, toutes les fois que de grands intérêts, tels que celui de la pureté de la race, sont en péril.

Mais il est des mesures d'un autre ordre qui dépendent beaucoup moins des gouvernements que des particuliers eux-mêmes, quelque action que l'autorité puisse exercer par ses avis, par des encouragements distribués à propos, et même, dans une certaine limite, par des ordres accompagnés d'une sanction pénale. Je veux parler de celles qui seraient de nature à modifier le régime matériel de la population.

Un fait incontestable, évident pour tous les yeux, c'est le développement rapide de la prospérité publique depuis cinquante ans, et surtout depuis une quinzaine d'années, dans notre pays et dans toute l'Europe. Par ce progrès de la richesse générale, les revenus individuels ont augmenté; chaque membre de la famille française a un plus gros budget des recettes. Toutes les classes participent à cet accroissement d'aisance. Mais en faisons-nous le meilleur usage, dans l'intérêt de notre bien-être, de notre santé, de notre force? Le sujet mérite d'être examiné. Le budget individuel des dépenses de chacun de nous, en ne considérant que ce qui est de la vie matérielle, présente trois têtes de chapitres bien distinctes : la nourriture, le logement et le vêtement. C'est dans cet ordre que les ont rangés, et avec raison, d'anciens philosophes, 1° *nutritum*,

2° *tectum*, 3° *vestitum*. Essayons de nous rendre compte de ce que font nos concitoyens pour améliorer ces trois éléments essentiels de leur existence physique.

La nourriture, en tant que substance alimentaire, qui restaure et soutient les forces de l'homme, est-elle meilleure aujourd'hui qu'il y a cinquante ans? Ces aliments savoureux, qui, plus que les autres, communiquent aux muscles de l'homme de la vigueur, je veux dire la viande et le vin, sont-ils consommés à dose plus forte? Le pain, dont il y a tout lieu de croire que la quantité n'a pas changé, est-il d'une qualité supérieure?

Il est certain qu'une partie de la population a éprouvé, pour la viande, le vin et le pain, une amélioration marquée. Beaucoup de cultivateurs, qui ne mangeaient pas de viande et ne buvaient pas de vin, consomment aujourd'hui de l'un et de l'autre. Toutefois, il y a deux ans, M. le ministre du commerce, ayant à présenter aux conseils généraux du commerce, de l'agriculture et des manufactures, un relevé de la consommation totale du royaume en viande, a trouvé que, de 1830 à 1840, la consommation par tête avait diminué (1). Ce résultat a été contesté vivement par les éleveurs, qui sentaient que c'était un argument pour l'admission en franchise du bétail étranger; il y a cependant lieu d'y croire. Quoi qu'il en soit, deux faits au moins sont incontes-

(1) D'après les calculs du ministère du commerce, la consommation par tête en viande de la race bovine et ovine, aurait été, en 1830, de 12 kilog. 36 par habitant, et, en 1841, seulement de 11 kilog. 29; ce qui fait une différence numérique d'un kilogramme 70 grammes, ou une différence proportionnelle de 8 6/10 pour 100.

tables : dans l'ensemble du royaume, la consommation moyenne de la viande est faible; et, pour quelques villes importantes, en tête desquelles il faut nommer Paris, il y a eu diminution ; l'on n'en saurait douter (1).

On boit moyennement plus de vin qu'il y a cinquante ans; l'ivrognerie a diminué, et la consommation totale se répartit moins inégalement ; mais, dans quelques grandes villes même, et notamment à Paris, l'usage de cette boisson s'est réduit assez notablement. C'est constaté par les relevés des octrois. A Paris, en 1789, on buvait annuellement 131 litres par individu ; de 1806 à 1811, la consommation parisienne était de 160 litres ; de 1830 à 1835, elle n'a plus été que de 103; le chiffre de 1840 était de 92 litres 6/10 (2). La classe ouvrière, dans plus d'une de nos cités manufacturières du Nord,

(1) La consommation moyenne de viande de boucherie par habitant, Paris, était, de 1812 à 1816, de 70 kilog. 51; de 1837 à 1840, elle est tombée à 48 kil. 12, ce qui indiquerait pour la dernière période une différence en moins de 31 pour 100. Cette diminution ne peut être compensée par la consommation du porc et de la charcuterie, encore moins par celle de la volaille. La charcuterie, que les classes ouvrières mangent fréquemment, est une nourriture que la bonne hygiène n'approuverait qu'à de petites doses et par intervalles.

(2) Pour être dans la vérité, il convient de dire que cette diminution dans la consommation n'est qu'apparente pour une part. Il y a lieu de croire que le parisien boit presque autant d'un liquide qui lui est vendu sous le nom de vin qu'il y a trente-cinq ou quarante ans. Les débits de la barrière se sont multipliés ; hors de la barrière se sont élevés des villes, des villages de cabarets, où l'on va ingurgiter du vin en franchise de droits. Telle ville, dans l'antiquité, s'honorait d'avoir été fondée par un héros ou même par un dieu ; Belleville, les populeuses Batignolles, ont pour fondateur le fisc municipal. Dans l'enceinte même de la capitale, à la faveur de la hausse successive des droits, une industrie déplorable s'est développée, au détriment de l'hygiène publique. Je veux parler de la falsification des vins. On fabrique aujourd'hui, dans Paris, une grande quantité de vins, par divers procédés dont les plus innocents consistent à couper de petits vins plats d'Orléans avec des vins chauds du Midi.

au lieu de vin, se livre à l'eau-de-vie, dont l'influence sur la santé est pernicieuse.

Quant au pain, il se fait mieux qu'autrefois; il est d'une digestion plus facile, mais dans les centres de population seulement. Dans les campagnes, où le cultivateur est à lui-même son boulanger, il n'en est pas ainsi. Sur le plateau central, chaque famille cuit son pain une fois par mois à peine. Ce pain est mal levé, il contient la totalité du son et il moisit; il est d'un grain inférieur, le seigle. Ailleurs, c'est de l'orge et de l'avoine. Dans le sud-est, l'art de la pa-

Le négociant sincère qui voudrait désaltérer ses pratiques avec du vin de Bourgogne ou de Bordeaux, ne peut tenir tête au spéculateur moins scrupuleux qui mélange du Surène avec le crû ardent du bas Languedoc, et celui-ci est vaincu par le concurrent plus effronté qui manufacture ses liquides avec du trois-six, de l'eau et un peu de vin fort en couleur ou des matières colorantes venues des parages de Campêche. Cette industrie funeste, à laquelle l'exagération des droits a donné naissance, ne sera chassée du marché de la capitale que par des mesures énergiques. Elle a aujourd'hui sa clientèle. Elle est tenace, et, pour la déposséder, il faudra frapper de grands coups, en admettant même qu'il soit possible de l'anéantir complétement.

A Paris, aujourd'hui, le droit n'atteint que 970,000 hectolitres de vins. La consommation monterait probablement à 2 millions d'hectolitres, si la sophistication disparaissait, si les droits étaient modérés, et si les moyens de transport étaient portés à un plus haut degré de perfection; ce dernier objet serait de la plus grande facilité, et pourrait s'accomplir presque d'un coup de sifflet, du moins en ce qui concerne la Bourgogne. La probabilité que nous assignons au chiffre de 2 millions d'hect., paraît résulter de la consommation qui avait lieu en 1808, de l'accroissement du bien-être et de la réduction de la valeur vénale des vins rendus à Paris. Puisqu'on consommait alors 160 litres par tête, une population plus aisée, ayant à payer le vin moins cher, devrait en absorber 200 litres. Cet accroissement de débouchés équivaudrait à toute notre exportation et au delà : ce qui montre, disons-le en passant, quel fond nous devons faire sur le marché national, si nous savons bien l'exploiter.

On peut regarder comme possible, moyennant un bon système de transport et des dispositions commerciales bien entendues, de livrer, à Paris, des vins de l'Yonne, d'un usage sain et agréable, à raison de 25 francs l'hectolitre, en maintenant la moitié des droits d'octroi et des droits d'entrée au profit du trésor qui subsistent aujourd'hui. On ne saurait contester que dès lors la consommation prendrait un essor rapide.

nification est très-arriéré. Les paysans de beaucoup de villages du Jura et du Doubs se nourrissaient, il y a très-peu d'années, de boules faites d'une pâte d'avoine durcie, où la dent n'avait prise qu'avec effort, et qu'on préparait une fois l'an, et l'usage n'a pas entièrement cessé (1). Dans les départements alpins, l'Isère, les Hautes et Basses-Alpes et le Var, la population montagnarde cuit son pain de même une fois par an. Ce sont des masses compactes, noires, que l'on dépèce à la hache. Il y a tel de ces villages alpins, où, faute de bois, on chauffe le four avec de la bouse de vache séchée au soleil. Et cela se passe encore en 1843, dans ce siècle fier de ses lumières, chez un peuple vain de sa civilisation, qui a la prétention d'être le premier du monde (2) !

En résumé donc, il semble que l'accroissement du revenu individuel n'ait que médiocrement servi à mieux nous pourvoir du nécessaire dans notre alimentation.

Passons au logement. On bâtit mieux qu'il y a cinquante ans et même qu'il y a quinze ans. L'architecture domestique a fait des progrès manifestes dans les villes; elle en a même accompli quelques-uns dans les campagnes. Non-seulement l'apparence des maisons neuves est meilleure, mais la distribution en est mieux entendue; elles sont d'ailleurs moins grossièrement meublées; mais l'effet de cette améliora-

(1) C'est ce qu'on nomme des *bolons*.

(2) En Suède, dans la Dalécarlie, on mange souvent du pain fait avec de l'écorce de bouleau ; à plus forte raison, dans ces mêmes régions, consomme-t-on en grande quantité de l'orge et de l'avoine. Mais là, du moins, c'est tout ce que le sol peut produire.

tion s'est peu fait sentir dans les petits villages et dans les maisons isolées des cultivateurs. Sous le rapport de la salubrité, les habitations des paysans français laissent beaucoup à désirer : elles pourraient être plus salubres sans plus de frais.

S'il m'était permis de vous faire part de mes impressions personnelles, je vous dirais ce que j'ai éprouvé quand je rentrai d'Amérique en France, il y a huit ans. Dans le pays que je quittais, le cultivateur le plus modeste habite une maison parfaitement salubre. Le rez-de-chaussée est toujours élevé d'un mètre ou d'un mètre et demi au-dessus du sol, et offre toujours un plancher. Pour le chauffage, les dispositions sont infiniment mieux prises qu'en France, où trop souvent les cheminées semblent construites exprès pour exhaler de la fumée dans les appartements et envoyer du calorique dans les airs. En Amérique, il n'y a pas de maison qui n'ait un salon parfaitement chaud durant tout l'hiver. Débarqué au Hâvre, en traversant, pour venir à Paris, cette belle province de Normandie, une de celles cependant où l'on trouve le plus d'aisance parmi la population agricole, au lieu des jolies habitations du *farmer* (petit propriétaire) (1) de l'Ohio et de l'Indiana, ou de l'État de New-York, ou du Massachusetts, ou, pour mieux dire, d'un quelconque des États du Nord, qui sont peintes à la céruse, avec les volets verts qu'ambitionnait Jean-Jacques, bien percées et bien closes en même temps, aux carreaux brillants, et souvent précédées d'un petit porche que suppor-

(1) Ce qu'on nomme une petite propriété aux États-Unis est composé d'un *quart* ou d'un *demi-quart* de *section*, ce qui représente 64 ou 32 hectares. Ce serait en France une propriété plus que moyenne.

tent deux poteaux en bois élégamment taillés en colonnes doriques; au lieu, dis-je, de ces gracieux cottages, je rencontrais des maisons couvertes en chaume, basses et malpropres. Dans nos villages, le rez-de-chaussée est au niveau du sol, et il est pavé en briques ou en cailloux roulés, rarement en dalles; presque jamais il n'est planchéié. Ces pièces, où se tient presque constamment la famille, sont humides, froides, insalubres. La comparaison que je faisais involontairement entre ce que je venais de laisser de l'autre côté de l'Atlantique et ce que j'avais alors sous les yeux, humiliait en moi le sentiment patriotique.

Je viens de nommer le chauffage, c'est un détail du logement qui exerce sur l'hygiène publique une influence remarquable. La France est un des pays où on l'entend plus mal, chez le riche aussi bien que chez le pauvre. On ne sait se chauffer à Paris que depuis très-peu d'années, et c'est encore une affaire que la construction d'un calorifère convenablement établi pour un grand édifice public (1). Mais, s'il est malaisé de maintenir à un degré de chaleur suffisant un aussi vaste espace que la salle d'une assemblée délibérante, par exemple, rien n'est plus simple que le chauffage d'une pièce dans une maison particulière. Il en coûte moins pour être bien chauffé chez soi que pour l'être mal.

Tous ceux de vous qui ont parcouru l'Allemagne en hiver, ont dû être frappés de la supériorité qu'elle

(1) On est encore à s'escrimer pour bien disposer le chauffage de la chambre des pairs; et il y a en ce moment devant les chambres un projet de loi à ce sujet. On s'est décidé à adopter le chauffage par la circulation de l'eau chaude, qui a obtenu un grand succès en Angleterre.

a sur nous en ce point. Tandis que, en France, à l'exception de l'Alsace, du département du Nord, et peut-être d'un ou deux départements du littoral de la Manche, nos cultivateurs, je devrais dire tous les habitants, sont inhabiles à se préserver des dangereuses atteintes du froid ; au delà du Rhin, toute maison de paysan est passablement chauffée. Ayant eu occasion de visiter la Bohême, il y a deux ans, je fus surpris des soins intelligents qu'apportent à leur chauffage les plus pauvres gens de ce pays, où il y a tant de gens pauvres. Traversant ce royaume dans sa plus grande dimension, de Budweis à Prague, je m'arrêtais dans la plupart des villages, afin d'entrer, sous différents prétextes, chez quelques paysans. Je n'ai pas rencontré une maison qui n'offrît une pièce plafonnée, bien close, garnie d'un poële en terre cuite servant à préparer les aliments, et à tenir de l'eau chaude constamment prête, en même temps qu'à répandre de la chaleur; l'homme qui rentrait grelottant et transi, n'avait, pour se ranimer, qu'à s'étendre sur un conduit que traversait la flamme. La physique démontre l'avantage des doubles fenêtres, pour empêcher la déperdition de la chaleur intérieure des appartements et pour emmagasiner, pour ainsi dire, la chaleur solaire. C'est à peine s'il y a un paysan de la Bohême qui ne soit en possession de ce luxe si rare chez nous, si efficace cependant, et si peu coûteux (1).

Tous les peuples du Nord, sans exception, ont donné de grands soins au chauffage, et c'est sans

(1) L'intervalle entre les deux vitrages est une sorte de serre chaude où les paysans de la bohême font venir des fleurs exotiques ou mûrir des fruits du Midi.

doute une des raisons pour lesquelles, sous un rude climat, ils ont conservé la vigueur qui les distingue. La supériorité d'aptitude militaire du peuple prussien, en tant qu'elle résulte de la force physique, supériorité qui, vis-à-vis de la population française, a pour mesure assez exacte le rapport de 4 à 3, provient probablement, pour une bonne part, de ces sages précautions.

Les Anglais, qui habitent un climat plus tempéré en hiver que le nôtre, n'ont rien négligé pour être à l'abri du froid. Leurs maisons sont bien closes, aisées à chauffer; l'appareil de chauffage, qui est presque toujours une grille où l'on brûle de la houille, est très-convenablement disposé. Dans les familles de quelque aisance, la distribution de chaleur est accompagnée le plus souvent d'une distribution d'eau, et même d'eau chaude, que de petits tuyaux apportent à toutes les chambres.

Arrivons à ce que nous avons nommé le troisième chapitre du budget du nécessaire. Pour le vêtement, l'amélioration est plus sensible qu'en ce qui concerne le logement et la nourriture; et la baisse des prix des objets manufacturés a contribué, il faut le dire, à la rendre plus apparente. Malheureusement, de toutes les dépenses, c'est celle qui, dans la limite où elle varie communément, a le moins d'action sur la santé. Le peuple français d'aujourd'hui est bien mieux vêtu qu'il ne l'a jamais été. Attribuerons-nous ce progrès à la frivolité, et à ce titre le blâmerons-nous? Nullement. Il se peut que le plaisir d'être bien mis y ait concouru; mais la recherche dans le costume est loin d'être répréhensible; il n'est pas mal d'attacher quel-

que importance à sa mise. Celui qui ne dédaigne pas l'élégance du vêtement, contracte par cela même des habitudes de propreté qui relèvent sa dignité personnelle à ses yeux comme à ceux d'autrui, et qui influent d'une manière heureuse sur ses idées, sur ses sentiments même. Ainsi entendue, un peu de coquetterie n'est pas dénuée de moralité. Que de fois s'est resserré ainsi le lien conjugal! Mais cette recherche n'a pas de vertu pour accroître la force physique des populations; et s'il est vrai que le public français ait employé le supplément de revenu qui lui est échu depuis cinquante ans à se mieux vêtir plutôt qu'à se mieux nourrir; si, comme dit le proverbe, il a fait *ventre de son et habit de velours*, il a mal distribué ses ressources, mal dressé son budget, il a commis une faute grave envers lui-même.

En France, l'analyse des revenus indirects de l'État révèle dans une partie de la population un penchant fâcheux à donner à son argent des destinations que le moraliste sévère réprouve et dont l'homme d'État doit gémir. Non que ces dépenses attestent des vices, mais il est triste de voir une partie de nos concitoyens subordonner le nécessaire au superflu, et négliger, pour s'habiller avec plus de recherche, la nourriture et le chauffage, besoins impérieux, primaires, dont la satisfaction est un devoir envers nous-mêmes, et mérite la sollicitude active de l'administration publique.

Personne n'ignore à quel point se répand en France l'usage du tabac. Le trésor s'applaudit tous les ans de l'accroissement des recettes qu'il en retire. Dans le budget présenté pour 1830, la recette brute de la régie des tabacs était porté à 68 millions; en 1843,

elle figure pour 100 millions, et ce chiffre sera dépassé ; ainsi, en treize ans, l'augmentation a été de moitié. A coup sûr, la pipe et le cigare sont de pur luxe, et même la santé publique ne s'en trouve pas bien. Les consommateurs peu aisés ne pourraient-ils pas faire de leur argent un emploi plus raisonnable? N'agiraient-ils pas avec plus de sagesse s'ils le portaient à la caisse d'épargne, ou s'ils l'échangeaient contre un peu de viande, dont on ne doit pas se lasser de dire que l'ouvrier français consomme trop peu (1).

Une autre dépense a pris un grand développement, celle du café. En 1830, la France a importé pour sa consommation 9,629,000 kilogrammes de café ; en 1841, le relevé de l'administration des douanes indique un débit de 12,954,000 ; c'est une augmentation d'un tiers. Les cafés se sont multipliés en France depuis 1830. Les citoyens de toutes les classes s'y donnent rendez-vous maintenant. La somme qu'y dépensent des chefs de familles peu aisés, pourrait recevoir une destination beaucoup plus utile.

On pourrait aussi remarquer, qu'en 1830, la France a importé 29,260,000 kilogrammes de coton brut, matière première qui prend toute espèce de

(1) La progression des quantités de tabac vendues n'est manifeste qu'à partir de 1834, époque où la France rentra dans le calme, et où les travaux publics acquirent un grand développement (la loi dite des *cent millions* avait été votée en 1833). Jusqu'alors, depuis 1819, la France consommait de 11 à 13 millions de kilogrammes. Pendant une période de six années consécutives, de 1820 à 1827, la consommation s'était maintenue entre 12 et 13 millions ; et le produit brut de la vente des tabacs oscillait entre 64 et 68 millions ; le produit net, par l'effet des perfectionnements de la fabrication, augmentait un peu, de 42 millions il était passé à près de 47. Depuis 1834, la consommation s'accroît tous les ans d'une quantité à peu près fixe d'un demi-million de kilogrammes ; le produit brut monte de près de 4 millions par an, et le bénéfice réel de 3 millions.

formes chez nos habiles fabricants. Onze ans après, nos manufactures en absorbaient 57,870,000 kilogrammes, soit près du double. Ce n'est pas à dire, néanmoins, que, dans le budget de chacun de nous, la dépense en étoffes de coton ait doublé; car, en 1841, le même poids de coton fabriqué se vendait moins cher qu'en 1830. A l'égard de la laine, le développement de l'importation est plus marqué encore; il est dans le rapport de 7,945,000 kilogrammes à 20,361,000, mais la récolte nationale, qui joue le plus grand rôle dans nos fabriques de tissus de laine, n'a pas augmenté dans la même proportion. Que les bons et jolis vêtements se répandent, au surplus, il n'y a là rien de fâcheux, je le répète. Il n'en est pas de cette consommation comme de celle du tabac, dont la progression est vraiment affligeante.

Je viens de signaler le mal, mais où est le remède? Comment donner aux dépenses privées une direction meilleure? Comment obtenir de nos concitoyens que chacun d'eux emploie d'une manière plus judicieuse la rémunération de son travail? Comment changer les habitudes de la vie privée des peuples? Comment détourner ce courant? Le problème est d'une immense difficulté. Certains moyens auxquels on pouvait recourir dans l'antiquité, ne sont plus applicables de notre temps; et certains expédients de contrainte matérielle qu'admettait la civilisation ancienne, manquent à la civilisation moderne; la liberté les a jetés à l'écart.

Les anciens avaient des lois somptuaires, plus ou moins efficaces, dont le but était d'arrêter chez les citoyens de toutes les classes, mais particulièrement chez les patriciens, les dépenses désordonnées. De

nos jours il n'y a plus de lois semblables. L'esprit du siècle répugne justement à la politique ultra-réglementaire, et il n'y faut pas songer.

En pareille matière, la loi religieuse exerçait jadis une autorité souveraine; elle formulait quelquefois, jusque dans les moindres actes, l'existence de chacun. Les pratiques courantes de la vie commune étaient prescrites au nom de la divinité, et les hommes obéissaient. Dans les religions que suivirent la plupart des sociétés à leur début, vous apercevez des prescriptions directes et formelles qui indiquent, par des formules minutieuses, ce qu'il faut faire et ce dont il faut s'abstenir. On y distinguait en détail les choses pures dont l'usage était enjoint, et les choses impures qui étaient interdites. On retrouve encore de ces religions primitives et grossières dans les archipels de la mer du Sud; ainsi le culte de la Nouvelle-Zélande se distingue par le *tabou*, sorte d'excommunication par laquelle le prêtre, au gré de son caprice, défend d'approcher certaines personnes ou de toucher certaines choses. Une religion pratiquée encore par plus de 60 millions d'hommes, celle des Indous, pousse l'esprit de règlement à l'extrême, et, au gré de l'observateur européen, jusqu'à la manie. La classe privilégiée des bramines y est soumise à des injonctions rigoureuses sur son boire et sur son manger. Le bramine ne peut se nourrir de rien qui ait eu vie. Il est défendu à tous les sectateurs de Brama, sans distinction de caste, de se servir deux fois du même vase pour manger; aussi, dans l'Inde, n'a-t-on pas de vaisselle et place-t-on ses mets sur des feuilles, commandement déplaisant peut-être pour le riche, mais qui tend à empêcher la malpropreté de la classe

pauvre, chez ces races qui semblent avares de la moindre peine. Vous n'ignorez pas dans quels détails entre le judaïsme, à l'égard du pur et de l'impur. Par mesure d'hygiène, Moïse interdit aux Hébreux la chair de certains animaux, notamment celle du porc. C'est évidemment dans une pensée analogue qu'il établit la circoncision, observée par ce peuple comme un devoir sacré. L'islamisme, qui est une religion moderne, mais à l'usage de peuples arriérés, commande plusieurs pratiques d'hygiène et de propreté : de ce nombre particulièrement sont des ablutions fréquentes, qu'en Europe souvent on voudrait voir instituées par ordre, et la privation des boissons fermentées (1).

Bien que le christianisme n'offre pas le même détail de prescriptions, parce qu'il s'adresse à des peuples moins enfants, plus avancés, il ne laisse pas d'exercer une grande influence sur la vie matérielle des hommes, et il ne se défend pas d'une certaine sollicitude pour l'hygiène publique. Ses préceptes, en cela, sont autrement conçus que ceux du judaïsme et de l'islamisme, et, *à fortiori*, des diverses variétés du paganisme ; ce sont des ordres raisonnés, motivés. L'Église, dans ses commandements, s'appuie sur les idées morales qu'elle avait fait germer dans les âmes. Le christianisme se distingue de toutes les religions que les hommes ont suivies, même de la loi de Moïse, en ce qu'il consacre le triomphe de l'esprit sur la matière et sanc-

(1) On peut croire que, si le prophète avait connu les vins que récolte aujourd'hui l'Europe et dont l'hygiène s'accommode fort bien, il se fût montré moins sévère sur ce point. C'est ce qui justifie l'infraction faite de nos jours à cette recommandation du Coran par beaucoup de musulmans.

tifie le sacrifice. C'est par le mérite de l'abstinence, par la gloire qu'on gagne en domptant ses sens, qu'il a justifié ses règles d'hygiène. Et, réciproquement, les règles d'hygiène qu'il établit ont le caractère de l'abstinence. Elles sont négatives plutôt qu'actives. De toutes, la plus importante est le jeûne, qu'il fait intervenir souvent, particulièrement, pendant une longue période, le carême. La sobriété en tout temps et la tempérance en toute chose, sont pareillement des vertus chrétiennes.

Quand on étudie le christianisme humainement, on admire la sagacité avec laquelle le jeûne a été distribué entre les diverses époques de l'année, de manière à profiter à l'hygiène publique. Les Quatre-Temps, moments de jeûne, se trouvent à la transition d'une saison à l'autre; notre organisation physique exige alors des ménagements. Le carême est placé au printemps, époque de renouvellement, où tous les corps vivants subissent une épreuve, et où l'on ne saurait trop s'astreindre à un régime sévère. Du point de vue humain, il est à regretter que l'observation du carême soit tombée en désuétude. De même, le commandement du maigre deux fois par semaine est de bonne hygiène. Cette diversité d'aliments est recommandée par la physiologie non moins que par les lois de l'Église (1).

Le repos du septième jour est également d'insti-

(1) A ce propos, on pourrait remarquer que le classement du poisson parmi les aliments maigres a exercé de l'influence sur les destinées politiques du genre humain. Car, si l'usage du poisson n'eût pas été recommandé aux hommes, si l'on n'eût pas eu ce motif puissant pour aller en chercher au loin, la navigation se serait moins perfectionnée; de sorte qu'il n'y a pas beaucoup d'exagération à rapporter la découverte de l'Amérique au commandement de l'Église : *Vendredi chair ne mangeras.*

tution religieuse. Il est à regretter que, par l'effet de fausses notions de liberté, cette pratique salutaire, à laquelle la législation religieuse avait accoutumé les hommes, et qui était avantageuse au plus grand nombre, à tout le monde même, tombe en désuétude dans les villes, en France, et notamment à Paris, sans que l'administration soit investie des moyens de la remettre en vigueur.

De nos jours, l'Église est devenue très-tolérante dans l'application de ses commandements relatifs au régime matériel. Elle est fondée à l'être, parce que la plupart des hommes ont enfin, et le christianisme peut en revendiquer l'honneur pour une bonne part, contracté des habitudes de sobriété inconnues à nos ancêtres. Elle se renferme d'ailleurs dans les commandements qu'elle a anciennement établis, et rien n'indique qu'elle soit disposée à en promulguer de nouveaux. Elle est désormais plus soucieuse du gouvernement des âmes que de celui des corps. Ainsi, l'influence religieuse qui jadis a été si puissante pour faire accepter aux individus de nouvelles pratiques matérielles, nous fait défaut aujourd'hui pour les réformes qui seraient nécessaires dans l'existence matérielle de nos concitoyens. Si j'en fais l'observation, ce n'est point assurément pour m'ériger en censeur de l'Église, en cette chaire ce serait une prétention déplacée; je suis même porté à penser que ses efforts à cet égard pourraient être mal venus, et provoquer de la part d'hommes ombrageux des accusations injustes. Je signale seulement une difficulté de plus, ou, plus exactement, je constate qu'on a un élément d'action de moins pour atteindre un but bien désirable.

DIX-NEUVIÈME LEÇON.

**De l'influence que tout gouvernement peut exercer par l'éducation.
De l'armée considérée comme une grande école de travail.**

SOMMAIRE.—Moyens que possèdent les gouvernements pour donner une meilleure direction aux dépenses privées.—Ils peuvent prendre certaines mesures qui sont de nature à modifier le prix des denrées ; le bon marché provoque la consommation ; l'accroissement de celle-ci a lieu dans un rapport plus grand que la réduction des prix ; exemple de la consommation du sucre. — Urgence de pareilles mesures pour quelques denrées ; cherté de la viande à Paris. — Les gouvernements peuvent agir plus efficacement encore dans ce sens, au moyen de l'éducation, qui est placée aujourd'hui entre leurs mains ; pour cela, il y aurait à tracer des programmes, d'après lesquels les règles d'une bonne hygiène seraient recommandées aux hommes pendant leur enfance. — De la convenance de mesures pareilles. — Des questions de pot-au-feu ; les administrateurs de tous rangs ne sauraient y apporter trop de soins ; portée de certains détails ; exemple tiré du chauffage dans le département des Basses-Alpes à la suite du déboisement.

De l'armée envisagée comme une grande école de travail. — Aujourd'hui le service militaire *déniaise* les jeunes soldats; cette sorte d'éducation est peu avantageuse, l'armée pourrait servir à les préparer à leur carrière future. — Des écoles régimentaires : ce germe précieux existe, il ne s'agit que de le développer; les armées européennes renferment une multitude d'officiers instruits tout prêts à communiquer leur savoir ; des écoles régimentaires rendues obligatoires ; tout homme, en quittant les drapeaux, devrait non-seulement savoir lire et écrire, mais posséder certaines formules pratiques d'industrie agricole, manufacturière, domestique, qu'à cet âge on n'oublierait jamais ; le dessin serait à cet effet d'un puissant secours; succès de l'enseignement de cet art à l'école de la Martinière de Lyon ; notions pratiques qui pourraient être enseignées aux soldats par ce moyen; dessins des élèves de l'École polytechnique. — Comparaison entre l'institution transformée des écoles régimentaires et l'École normale créée par la Convention en 1795.

MESSIEURS,

La question de l'application de l'armée aux travaux publics m'a conduit à vous entretenir du défaut de force physique qu'on remarque dans les populations. M'arrêtant sur la France, où ce mal est plus manifeste qu'ailleurs, j'ai signalé l'inégalité extraordinaire qui règne entre nos différents départements sous le rapport de l'aptitude militaire mesurée par la vigueur physique; parmi les causes de l'infériorité de

quelques-uns, il faut ranger au premier rang l'insuffisance des consommations essentielles au développement des forces de l'homme. Rapprochant ce fait de l'accroissement rapide qu'ont pris quelques consommations de luxe, j'ai exprimé l'opinion que, si l'on voulait poursuivre sérieusement en France l'amélioration de la race humaine, il conviendrait de donner aux dépenses des citoyens une direction meilleure. A cette occasion, j'ai rappelé l'empire exercé par la religion sur les habitudes des hommes, à toutes les époques de la civilisation.

Mais, aujourd'hui, la religion, se renfermant dans des prescriptions générales, ne saurait user vivement de son influence pour réformer des habitudes qui, après tout, n'ont rien de formellement contraire à la lettre des commandements de l'Église; elle peut sans doute exciter et tenir en haleine la sagesse individuelle, mais ce ne serait point assez. Présentement l'action des gouvernements, dans cet ordre de faits, peut être plus directe et plus positive. Pour encourager ou décourager certaines consommations, pour favoriser ou restreindre certains usages, les gouvernements des sociétés modernes possèdent des moyens souvent fort énergiques.

Et d'abord, ils ont conservé intact un instrument bien puissant : ils sont les maîtres de faire des lois de douane et d'amélioration intérieure, qui, dans beaucoup de cas, sont de nature à modifier les prix directement ou indirectement, à les réduire de manière à placer certaines denrées à la portée de nombreux consommateurs auxquels elles étaient interdites, ou, au contraire, à n'en plus permettre l'accès qu'à un petit nombre.

Le bon marché exerce sur la consommation une sorte d'effet magnétique. Lorsque les prix baissent dans une forte proportion, la consommation s'élève, mais non pas seulement dans le même rapport. Il en est ainsi du moins des choses dont l'usage est commun ou peut le devenir, telles que le sucre et la viande, ou encore telles que la circulation sur un pont ou sur une route. Mille exemples démontrent qu'une réduction de prix dans le rapport de deux à un détermine un accroissement de consommation beaucoup plus fort. Réciproquement, si les prix s'élèvent dans le rapport d'un à deux, c'est aussi dans une plus forte proportion que la consommation diminue. La majorité des hommes cesse, dans ce dernier cas, de considérer les objets ainsi enchéris comme étant à sa portée, et elle en prend son parti. Lorsque, sous Napoléon, le sucre valait 10 francs le kilogramme, l'empire français tout entier ne consommait que 8 millions de kilogrammes; la France actuelle, dont la population est moindre d'un quart à peu près, en consomme 120 millions, soit quinze fois plus, bien que le prix ait baissé, non dans le rapport d'un à quinze, mais dans celui d'un à cinq ou à six.

Toutes les mesures dont l'effet serait de réduire fortement le prix des denrées usuelles, seraient donc suivies inévitablement d'un grand accroissement de consommation. Si, à Paris, l'usage de la viande se restreint, il faut s'en prendre à la cherté de la marchandise plus qu'à une dépravation du goût public. Tel qui hante l'estaminet et se passe de viande, aimerait mieux avoir, à son repas, une tranche de bœuf ou de mouton, s'il pouvait se la procurer avec

ce qu'il dépense en mauvais tabac ou à une partie de billard. Si, par un vaste système d'irrigations, par des perfectionnements agricoles, par la révision des taxes locales ou des droits de douane, le prix du bœuf et du mouton descendait à la portée des classes peu aisées, il est infiniment probable que la partie de ces classes qui dépense son argent dans de stériles distractions, ou en diverses consommations non réconfortantes dont on la croit éprise, retournerait à l'usage de la viande.

Quelle que soit l'efficacité de ce moyen d'agir sur les dépenses privées, les gouvernements en possèdent actuellement un autre plus énergique. En France, depuis la révolution de 1789, et dans presque tout le reste de l'Europe, à peu près depuis la même époque, l'éducation relève principalement de l'État. Les gouvernements disposent donc des citoyens à l'âge où les idées se forment, où les habitudes se prennent, et où le cerveau, semblable à une cire molle, reçoit toutes les impressions. Il dépend d'eux d'accoutumer la jeunesse à des sentiments et à des pratiques qui subsisteraient toute la vie. Le levier de l'instruction publique qu'ils manient à leur gré, leur donne une grande puissance pour détruire de mauvaises habitudes, et non moins de pouvoir pour en créer d'excellentes; car il est plus aisé, Messieurs, de diriger les hommes vers le bien que vers le mal.

L'attribution d'éducation dont les gouvernements modernes sont investis, leur impose une responsabilité extrême. Il n'en est aucune dont il doive plus rigoureusement leur être demandé compte. Tout pouvoir qui échoit aux hommes sur cette terre, aux

gouvernants plus qu'aux autres, n'est point un don gratuit du ciel, c'est un mandat, c'est une charge.

Dans l'intérêt de l'hygiène publique et privée, il y aurait lieu de tracer, d'adopter et de suivre des programmes d'enseignement qui intéresseraient vivement la jeunesse, on peut en être persuadé. On réaliserait sur la société des résultats remarquables et prompts, si, dans les écoles les plus humbles, avec les notions des sciences qui récréent et agrandissent l'intelligence, avec les idées de moralité et d'honneur qui forment le cœur et ennoblissent la pensée, on initiait la jeunesse au culte de la personne. Cette mission qu'on peut, à bon droit aussi, qualifier de civilisatrice, est pour les gouvernements plus facile que ne l'était pour l'Église l'œuvre analogue qu'elle avait assumée, puisque la matière est de leur domaine immédiat, à eux, autant que l'intelligence. Que n'a pas entrepris cependant l'Église pour régler les appétits matériels désordonnés, et que n'avait-elle pas obtenu? Il y a aujourd'hui à rendre aux hommes un service qui serait complémentaire de ce qu'elle avait fait. L'Église s'était occupée principalement de ce dont il fallait s'abstenir, il s'agirait d'enseigner ce qu'on doit pratiquer.

De même que l'Église dit aux hommes : *Vendredi chair ne mangeras*, pourquoi l'instituteur primaire n'enseignerait-il pas, par exemple, à ses jeunes élèves, qu'ils doivent manger de la viande deux ou trois fois par semaine, autant que leurs moyens le leur permettront? Le sens pratique des Anglais leur a révélé cette règle; ailleurs c'est l'éducation qui devrait la faire entrer dans le cadre de la vie.

Ces habitudes personnelles, formulées avec préci-

sion, devraient être enseignées aux enfants comme des devoirs, non-seulement envers eux-mêmes et envers leur famille présente et à venir, mais aussi envers le pays. Car il importe à la patrie que les citoyens en masse soient robustes, presqu'autant qu'elle est intéressée à ce qu'ils soient intelligents. Il convient que l'éducation publique s'occupe du corps autant que de l'esprit, et, après les faits constatés par le recrutement à l'égard de la France, faits que je vous ai exposés dans la leçon dernière, qui pourrait dire que nous ne sommes pas besogneux par le corps autant et plus que par l'esprit?

La politique la plus sage commande aux gouvernements modernes de tourner de ce côté leur plus vive sollicitude; nous vivons en effet dans un temps d'égalité, ce qui veut dire que les gouvernements ont à s'occuper également des intérêts de toutes les classes. C'est un temps de paix, de paix durable, il faut l'espérer; l'auréole de la gloire militaire semble devoir être indéfiniment refusée aux hommes désireux de s'illustrer. Aujourd'hui, les gouvernements n'ont qu'une seule manière de briller, c'est de combler les populations de bienfaits, et la riche paix offre, à pleines mains, à ceux qu'anime cette noble ambition, tous les éléments matériels propres à la satisfaire. Sur un sol ébranlé par les révolutions, les gouvernements ont tous éprouvé et ils éprouveront, pendant bien des années encore, le besoin de s'affermir. De paternelles mesures, de l'ordre de celles qui sont signalées ici, auraient pour effet de les consolider; car comme elles seraient de nature à influer sur l'avenir, elles devraient rendre maîtres de l'avenir ceux qui les auraient mises en pratique. Tout gouvernement qui s'y

consacrera, aura, aux yeux de tous, le droit d'être sévère envers ceux qui s'attaqueraient à lui. Car c'est un sacrilége que de troubler un pouvoir qui se voue à une œuvre aussi hautement bienfaisante et profitable à tant de familles.

Quelques personnes pourront s'étonner de ce que nous attachons tant d'importance à des questions de ce genre. Ce sont des affaires de *pot-au-feu*, diront-elles. Oui, Messieurs, j'accepte le mot, c'est du pot-au-feu, mais il est tout naturel à l'économie politique de s'occuper du pot-au-feu; n'est-elle pas la ménagère de la maison? En ce temps-ci, les gouvernements qui auront résolu le problème du pot-au-feu, seront par cela même bien mieux établis qu'on ne le pense. Le pot-au-feu est encore une abstraction, un mythe, pour une partie considérable des populations; il importe au développement complet des facultés des hommes, à la force industrielle des États comme à leur puissance militaire, et à la stabilité des gouvernements qu'il devienne une vérité. Quelle impérissable popularité n'a pas value à Henri IV le programme de la *poule au pot!* Ce n'était qu'un vœu pourtant! Jugez de celle que vaudrait aux gouvernements modernes la réalisation bien effective de ce souhait du bon roi!

Vainement donc des philosophes dédaigneux ou des idéologues bien *nantis*, pour employer le mot de Beaumarchais, qualifieront ces questions de subalternes; il y a là, pour les administrateurs de tous les rangs, considération solide, gloire durable à recueillir. En France, celui, par exemple, qui aurait obtenu, par un ensemble de mesures poursuivies avec persévérance, que la viande baissât de 25

ou 30 centimes par kilogramme, ou celui qui, accoutumant les hommes à se mieux chauffer, aurait ainsi arraché les populations de cinquante départements au froid, dont les atteintes prolongées pendant six mois de l'année ruinent la constitution de tant de personnes, ceux-là seraient en droit de se flatter d'avoir bien mérité de la patrie.

En parlant ici de chauffage, j'obéis à des souvenirs récents. Le département des Basses-Alpes, que je traversais au mois de janvier dernier, jadis couvert de forêts magnifiques, pareilles à celles dont fut ornée la cime des Alpes d'un bout à l'autre, et qui firent trembler d'effroi les soldats d'Annibal, en est aujourd'hui complétement dépouillé. Une tolérance excessive de l'autorité, en des temps où tous les liens étaient relâchés, et une imprévoyance déplorable des populations elles-mêmes, ont causé la dévastation, l'anéantissement de ces forêts, à tel point que, dans plusieurs localités de ce département et de ceux qui l'avoisinent, le chauffage est devenu un objet de luxe. On n'y fait plus de feu, si ce n'est pour la cuisson des aliments, même pendant les rigueurs de l'hiver; l'usage y est venu de s'inviter les uns les autres à passer la soirée dans les granges ou dans les étables, afin de profiter de la chaleur que dégagent les animaux. Que dis-je, la cuisson des aliments! Je pourrais vous citer des villages, entre Grenoble et Briançon, où l'on chauffe le four avec de la bouse de vache desséchée, heureux encore quand on a suffisamment de ce combustible exécrable! La même cause qui a détruit les bois, a eu d'autres effets non moins désastreux, car un malheur ne vient jamais seul, lorsqu'il provient de notre faute. Le sol lui-même s'en va sous les pieds

des habitants, non pas seulement le sol que recouvraient les forêts, mais celui de la plaine. Depuis que le déboisement est accompli, les torrents ont acquis une furie extraordinaire, irrésistible; ils bouleversent les vallées, emportant les digues et les chaussées, renversant les ponts, saccageant les villages; ils entraînent la terre végétale, ou la recouvrent d'une épaisse couche de galets. Dans leur course vagabonde, ils changent de lit, et se portent tantôt sur l'un des flancs des vallées, tantôt sur l'autre. Plus de récoltes assurées, plus d'habitation dans la plaine où l'on puisse espérer de rester sain et sauf pendant une année entière. Entre Castellane et Digne, j'ai rencontré des villages qui, au mois d'août précédent, se flattaient encore d'être à jamais à l'abri des torrents; ils venaient d'être saccagés par ce fléau! La moitié des maisons étaient renversées, comme si elles eussent soutenu un siége et qu'on les eût canonnées.

Dans ces départements alpins, supposez que l'administration centrale avise à la régénération des forêts, qui est possible encore, mais bientôt cessera de l'être; supposez en même temps qu'on parvienne à faire adopter aux populations ces appareils domestiques de la Bohême, grâce auxquels il n'y a pas dans ce pays de cabane qui n'ait, moyennant une très-faible dépense en combustible, une chambre mieux chauffée que ne l'est chez nous, à Paris même, la pièce de réunion et de réception de la plupart des familles aisées; quels titres ne se créerait-on pas à la gratitude générale dans cette malheureuse contrée? Que si la reconnaissance publique n'est pas toujours prompte à décerner ses hommages en retour de services pareils, il est bien rare qu'elle ne rende

pas un jour avec usure tout ce qu'elle devait. Et n'est-ce rien, Messieurs, que d'être béni par ses semblables, même lorsqu'on n'est plus au nombre des vivants? N'est-ce rien que de pouvoir, en quittant la vie, se rendre à soi-même, au fond de sa conscience, ce consolant témoignage, que, quoi qu'il en arrive, on l'avait mérité ?

Sur tous les points de la France, de même dans toute l'Europe, et, à plus forte raison, ailleurs, les hommes ont beaucoup à attendre de l'introduction de tels ou tels usages dans leur vie matérielle. On peut à cet égard obtenir de l'instruction publique, convenablement dirigée, les effets les plus salutaires; tout en dissipant les ténèbres de l'ignorance, on accroîtrait ainsi la force des nations. Si on nous répète encore que ce sont là d'infimes détails qui ne peuvent exciter chez les philosophes qu'un sourire de dédain, nous répliquerons que la charrue est un détail du même genre. Le grain de blé lui-même est un détail. Or, je crois vous l'avoir démontré l'année dernière, et vous n'aviez pas besoin, pour le savoir, de m'entendre, sans le grain de blé et sans la charrue, la civilisation ne se fût pas fondée.

Mais nous nous sommes écartés de la question de l'application de l'armée aux travaux publics, ou de la mise à profit, pour l'utilité publique, de la force des soldats. Les observations précédentes sur l'instruction publique nous y ramènent assez directement.

Il y a une autre manière d'utiliser les soldats pour la production que de les appliquer aux voies de communication ou à ces autres vastes constructions que l'on comprend de même sous le nom de travaux publics, ou, comme on le fait chez quelques nations eu-

ropéennes, de les laisser individuellement libres pour les occupations industrielles pendant la majeure partie de leur temps. Ce serait de façonner leur intelligence, sinon leurs bras, de manière à les rendre plus industrieux pour l'avenir. En d'autres termes, l'armée, restant exclusivement militaire dans son activité matérielle, deviendrait une grande école de travail, un immense foyer d'instruction pratique.

Déjà l'armée française est, jusqu'à un certain point, une école. Par cela seul que les régiments, au lieu d'être, comme on l'avait tenté en 1816, des légions départementales, sont composées d'hommes tirés de tous les coins du territoire, les soldats réagissent les uns sur les autres, ils échangent leurs coutumes et leurs idées. Par cela seul qu'on promène les régiments d'une extrémité à l'autre du sol français, les soldats acquièrent sous le drapeau des notions qui leur étaient étrangères. L'armée sert à *déniaiser*, c'est le mot reçu, la jeune population de nos campagne. Mais, que cette sorte d'éducation est incomplète et quelle est grossière! souvent même elle efface en eux de bons et louables sentiments. Il est une autre éducation qu'on doit désirer pour nos soldats, et qui serait peu difficile à organiser. Elle consisterait à les préparer aux travaux qui les attendent à la sortie du régiment, en les initiant à certaines connaissances. Ils ne demanderaient pas mieux que de recevoir des notions élémentaires, simples, positives, usuelles, sur les métiers auxquels ils sont destinés; car, ce ne sont plus des enfants insouciants de l'avenir, ce sont des hommes déjà préoccupés de leur existence ultérieure. Ils songent à devenir chefs de famille, et se préoccupent des devoirs que leur imposera ce nouvel

état. Ils comprennent la nécessité de féconder la force de leurs bras. Ils accueilleraient avec empressement ce qui pourrait la rendre plus productive.

Il s'agirait donc de mettre à profit le séjour de la jeune population sous les drapeaux pour son avancement professionnel, ce qui implique une certaine culture de l'intelligence. C'est un devoir qu'en France et dans d'autres États de l'Europe, l'administration n'a pas entièrement négligé. Ainsi chacun de nos régiments possède une *école régimentaire* à laquelle sont conviés les soldats, et des cours spéciaux y ont été institués pour les sous-officiers. Quoique ce double enseignement soit d'une imperfection extrême, ce n'en est pas moins un germe précieux, si petit qu'il soit, et l'on n'a plus qu'à le développer. Semblable au grain de séneνé, il pourra se transformer en un grand arbre répandant tout autour de sa tige un ombrage salutaire (1).

(1) Le capitaine Ferdinand Durand, dans un livre remarquable ayant pour titre : *Des Tendances pacifiques de la Société européenne et du rôle des armées dans l'avenir*, donne (pages 399 et suivantes) les détails suivants sur les écoles régimentaires :

« Il existe dans chaque régiment une école pour les soldats et une école de sous-officiers.

» Ces écoles sont dirigées par un officier, ordinairement du grade de lieutenant.

» Les jeunes soldats, à leur entrée au cours, sont admis à l'école, à moins d'instruction suffisante ou d'incapacité absolue. On leur enseigne à *lire*, à *écrire*, à *calculer*. La durée moyenne de leur instruction est d'une année. Lorsqu'ils ont traversé les huit degrés de l'instruction primaire, ils sortent de l'école et sont entièrement abandonnés à eux-mêmes.

» Dans la cavalerie, tous les instants de la journée étant employés aux détails du service, les écoles ne peuvent être ouvertes que le soir. Dans l'infanterie, on choisit une heure plus favorable.

» Les leçons durent une heure et demie. Elles ont lieu trois fois par semaine. Les besoins du service ou les maladies réduisent à huit par mois, terme moyen, les leçons que reçoit chaque soldat.

Aujourd'hui, toutes les armées européennes renferment une multitude d'officiers instruits, prêts, si on les y encourageait, à remplir les longs et fastidieux loisirs des garnisons par une œuvre aussi utile et aussi nationale que le serait l'enseignement des soldats. J'ai sommairement indiqué les garanties d'instruction qu'on exige des officiers prussiens (1). Une grande partie des nôtres sort de l'école de Saint-Cyr, où les études sont fortes, et quelques-uns de nos corps spéciaux se recrutent à cette École Polytechnique qui passe pour la première école du monde, sans parler de ce qu'apprennent ensuite nos officiers à l'École d'état-major, à Saumur, à l'École du génie et de l'artillerie de Metz. L'état-major de l'armée suffirait donc, sans la moindre peine, à donner une instruction spéciale aux soldats par le moyen des écoles régimentaires actuelles réorganisées. De la sorte,

» Les cours des sous-officiers comprennent : l'*histoire*, la *géographie*, les *éléments de mathématiques* et de *géométrie*, l'*administration militaire*, et, dans un très-petit nombre de régiments, un *cours de topographie.*

» Ce cours a lieu trois fois par semaine, et dure une heure et demie chaque fois. »

M. Durand fait observer que ce dernier cours se borne, dans presque tous les régiments, faute de moyens matériels, à quelques leçons de grammaire et d'arithmétique.

Il signale l'insuffisance des fonds alloués pour les dépenses de ces écoles; elle est telle, que l'officier professeur manque, pour préparer ses cours, des ouvrages les plus indispensables.

L'officier chargé de l'instruction civile s'acquitte de toutes les fonctions militaires de son grade, et il ne reçoit aucun supplément de solde pour un supplément de travail qui occupe toutes ses soirées. Il n'est point consulté pour les grades à donner dans le régiment aux soldats et aux sous-officiers. Le capitaine chargé de l'instruction militaire, au contraire, n'a que cette fonction, qui le laisse libre à midi; il reçoit un quart en sus de la solde ordinaire du capitaine, et il avance plus rapidement que les autres officiers. S'il y a quelques galons à donner, il est consulté sur le mérite des candidats. De là nécessairement une grande différence dans le zèle de l'un et de l'autre.

(1) Voir plus haut, pages 325 et suivantes.

sans se livrer à ces innovations improvisées qui effrayent les hommes timides, et inquiètent même quelquefois les hommes prudents, on pourrait, en tirant parti de ce qui existe, faire servir la réunion de la jeunesse sous les drapeaux à l'avancement des lumières, au progrès de la richesse ; ce serait à l'avantage de la force militaire même des États, je ne saurais trop le répéter ; plus les hommes sont intelligents, plus l'armée est invincible. Que l'on compare nos artilleurs avec des fantassins ordinaires. Et un pays enrichi par le travail soutient la guerre bien mieux qu'un autre ; l'argent, le maréchal de Trivulce l'a dit il y a longtemps, est le nerf de la guerre.

Les écoles régimentaires cesseraient d'être facultatives et deviendraient obligatoires. Pas un homme ne devrait sortir du régiment, qu'il ne sût lire et écrire. Je dirai plus : pas un homme ne devrait y entrer, sans posséder déjà ces deux puissants moyens d'apprendre ; et si l'on en juge par les progrès rapides qu'accomplit chez nous l'instruction primaire, le vœu que j'exprime ici sera bientôt exaucé. Mais le soldat qui rentre dans la vie privée, devrait savoir plus que la lecture et l'écriture ; il devrait alors avoir dans son esprit, et, pour ainsi dire, au bout de ses doigts, certaines formules d'industrie agricole, manufacturière, domestique, que sans effort il appliquerait dans les circonstances usuelles de la vie. Quand on est resté quelque temps sous les drapeaux, on n'oublie jamais le maniement des armes. « Il y a » vingt-cinq ans que je n'ai fait l'exercice, disait der- » nièrement un brave général, donnez-moi un fusil, » et vous verrez. » Tout en poursuivant son éducation militaire, le soldat ne pourrait-il pas acquérir

certaines données pratiques, simples comme l'est l'exercice, de manière à les oublier aussi peu que la charge en douze temps? Oui, sans doute, si l'on s'y prenait de même. Or, il existe un moyen infaillible et fort économique de mettre ainsi littéralement au bout des doigts des soldats diverses notions utiles, divers procédés matériels, divers appareils; c'est le dessin. Il faut très-peu de temps aux enfants pour apprendre à dessiner avec une ardoise et un crayon, de manière à reproduire tous les objets qu'on place sous leurs yeux. A l'école de la Martinière, à Lyon, des enfants de douze à treize ans, pris au hasard dans la classe ouvrière, parviennent, au bout de dix-huit mois, à dessiner en perspective les machines à vapeur les plus compliquées, de la manière la plus satisfaisante, en quelques heures. On est fondé assurément à espérer plus encore d'hommes de vingt et un à vingt-sept ans, que stimulerait le désir d'arriver au bien-être, une fois rentrés dans leurs foyers.

La dépense ne saurait être une objection : on commencerait par leur enseigner à dessiner sur des ardoises; plus tard, les plus experts seraient admis à se servir de papier : une feuille de papier, cent mille feuilles même, coûtent-elles donc si cher que l'État dût y regarder? Chacun d'eux posséderait ainsi une sorte d'album qui serait son ouvrage, où seraient retracées les formes et les proportions d'outils, d'ustensiles et de mécanismes essentiels pour les professions les plus usuelles et pour l'intérieur des ménages. Je n'ai pas la prétention de tracer, même par aperçu, le programme de cet enseignement, où les idées se traduiraient par des descriptions graphiques. Si j'ajoute un mot de commentaire, c'est seulement

pour l'intelligence du discours, et afin qu'on ne se méprenne pas sur la pensée générale que j'ai voulu exprimer. On pourrait faire dessiner ainsi une maison de paysan, salubre, bien aérée, exempte d'humidité; pour cette maison, un four qui utiliserait toute la puissance du combustible ; un poêle, au moyen duquel une ou deux pièces seraient constamment tenues, à peu de frais, dans un bon état de chauffage. Ce serait aussi une étable bien ordonnée, avec sa fosse à fumier. On pourrait de même inculquer à ces esprits avides d'instruction pratique les éléments du charronnage ; que dirai-je encore, ceux de l'art de la dessiccation et ceux de la distillerie, qui, dans le midi de la France, joue un grand rôle. On leur apprendrait comment doit être installée une scierie, ce que pourrait être le mobilier d'une famille de cultivateurs. On pourrait leur enseigner la panification, art trop ignoré des habitants de nos campagnes et qui leur serait infiniment utile; car le pain est l'aliment le plus substantiel, sinon le seul très-nourrissant que connaissent les paysans de la France.

A l'École Polytechnique, on nous faisait dessiner des épures de géométrie descriptive pure et appliquée, des machines, des cartes géographiques, de l'architecture, de la topographie. Chacun de nous, à la sortie de l'école, recueillait ces dessins avec une sorte de piété ; et je connais peu de mes camarades qui ne les aient précieusement conservés, qui ne regardent ces cahiers comme une manière de parchemins dont ils sont fiers. De même, que ne serait pas pour nos soldats une collection descriptive qui serait l'ouvrage de leurs mains, et qui renfermerait pour eux des renseignements autrement précieux que ne

le sont, pour un ingénieur des ponts et chaussées ou pour un officier du génie, les études graphiques du polytechnicien ! Par ces dessins, accompagnés de petits commentaires, on aurait répandu dans le royaume, au bout de peu d'années, un grand nombre d'idées pratiques, destinées à devenir infailliblement autant d'éléments de prospérité nationale. Si ce moyen était mis en œuvre avec persévérance, soyez-en certains, l'armée, qui absorbe tant de millions, arriverait bientôt à rapporter en définitive à l'État presque autant qu'elle lui coûte. Quel bien même ne ferait-on pas, si cette instruction professionnelle était départie soigneusement aux seuls sous-officiers? Et il n'en coûterait pas à l'État par régiment ce que coûte une pièce de canon fondue, forée et mise sur son affût.

L'histoire de la république française présente une institution éphémère, que l'observateur distingue à peine au milieu des grands et terribles événements dont cette courte période fut remplie, mais qui n'est pas moins un sujet digne de méditation, je veux parler de l'École Normale. Le vandalisme révolutionnaire avait fermé tous les établissements d'instruction publique, la France allait retomber dans les ténèbres. La convention conçut une école destinée à réagir puissamment contre l'ignorance qui menaçait la patrie. De toutes les parties de la république, furent appelés à Paris des hommes intelligents et déjà instruits, pour y apprendre, sous les maîtres les plus habiles et les plus savants, l'art d'enseigner (1) et la matière de l'enseignement lui-même. Les élèves choisis

(1) Voir le décret du 9 brumaire an III.

avec soin dans chaque district, d'après la base proportionnelle de 1 pour 20,000 habitants, ne pouvaient pas avoir moins de vingt et un ans. Ils devaient recevoir des leçons sur l'art de former le cœur de la jeunesse à la pratique des vertus publiques et privées, sur l'enseignement de la lecture, de l'écriture, des éléments du calcul, de la géométrie pratique, de l'histoire et de la grammaire française, de toutes les branches des connaissances humaines. On leur donna pour maîtres Lagrange, Charles Bonnet, Berthollet, Garat, Bernardin de Saint-Pierre, Daubenton, Haüy, Volney, Sicard, Monge, Thouin, Hallé, Laharpe, c'est-à-dire, tout ce que la France comptait alors de plus illustre dans les sciences et dans les lettres. A la fin de ces cours, dont la durée devait être d'au moins quatre mois, les élèves devaient rentrer dans leurs districts, et ouvrir chacun dans son chef-lieu de canton, une école normale locale, afin de transmettre à d'autres les connaissances et les méthodes d'enseignement qu'ils auraient acquises à l'École Normale de Paris.

Cette institution eut le sort que tant d'autres éprouvèrent à la même époque, elle ne fit que paraître comme une étoile filante ; c'était pourtant une magnifique conception, digne d'être reproduite et perpétuée dans des temps réguliers. Les écoles régimentaires, entendues comme il vient d'être dit, seraient une nouvelle expression de la même pensée civilisatrice. Ces rendez-vous donnés à la jeunesse par la loi du recrutement reproduiraient l'École Normale de 1795, sur une plus vaste surface mais avec moins d'élévation. Il ne s'agirait plus seulement de jeunes gens d'élite venant recevoir les leçons des

savants les plus illustres du pays. Les écoles régimentaires offriraient le spectacle de la multitude se rassemblant tout entière autour de la chaire d'hommes supérieurs à elle et relativement distingués. Cette vaste organisation pour la diffusion de ce que la science renferme d'usuel et de pratique, cette mise en billon, si je puis parler ainsi, à l'avantage de chacun, de toutes les connaissances humaines, serait une de ces belles institutions qui honorent une époque et font avancer un pays. Elle serait un complément social noble et positif de nos libérales institutions politiques.

En terminant, je recommande à vos réflexions un passage du rapport fait à la convention par le représentant Lakanal, sur l'École Normale. Elles vous révéleront les espérances qu'on fondait sur cette création.

« Aussitôt que seront terminés à Paris ces cours
» de l'art d'enseigner les connaissances humaines,
» la jeunesse savante et philosophe, qui aura reçu ces
» grandes leçons, ira les répéter à son tour dans
» toutes les parties de la république, d'où elle aura
» été appelée ; elle ouvrira partout des écoles nor-
» males. Cette source de lumières si pure, si abon-
» dante, puisqu'elle partira des premiers hommes de
» la république en tout genre, épanchée de réservoir
» en réservoir, se répandra d'espace en espace dans
» toute la France, sans rien perdre de sa pureté dans
» son cours. Aux Pyrénées et aux Alpes, l'art d'en-
» seigner sera le même qu'à Paris, et cet art sera
» celui de la nature et du génie... On ne verra plus
» dans l'intelligence d'une grande nation de très-
» petits espaces cultivés avec un soin extrême et de

» vastes déserts en friche. La raison humaine, culti-
» vée par tous avec une industrie également éclairée,
» produira partout les mêmes résultats ; et ces résul-
» tats seront la recréation de l'entendement chez un
» peuple qui va devenir l'exemple et le modèle du
» monde. »

Dans ces lignes patriotiques, substituez, non, ajoutez à l'idée du savoir celle du bien-être, au mot d'instruction, celui de prospérité publique ; puis souvenez-vous que, dégager les hommes de la misère, c'est affranchir leur raison et leur cœur d'une dégradante servitude, et vous aurez mesuré la portée de la régénération des écoles régimentaires.

VINGTIÈME LEÇON.

De la possibilité d'introduire dans l'industrie les éléments d'organisation de l'armée.

SOMMAIRE.—Dans l'étude de cette question, il faut se mettre en garde contre les utopies.—Le sentiment de l'honneur, qui naît d'un péril bravé, ne peut exister dans l'industrie au même degré où il existe dans l'armée; non que l'industrie n'ait aussi ses périls, partant son point d'honneur; exemples du marin, du mineur, du machiniste, du négociant et du manufacturier; mais l'amour du lucre est le mobile principal de l'industrie ce mobile n'a, du reste, dans les limites où l'industrie en a besoin, rien de répréhensible; au contraire, il est fécond pour la société. — Toutefois, le sublime de la nature humaine, qui consiste dans le dévouement et le sacrifice, est un attribut de la vie militaire où il apparaît à certains moments, et il répand sur elle une grande dignité.—A d'autres moments, cette même carrière offre le spectacle des sentiments les plus condamnables.—L'industrie ne s'élève pas si haut et ne descend pas si bas; elle peut du moins toujours être honorable et elle est toujours utile.—Ce serait une erreur que de vouloir calquer l'organisation de l'industrie sur celle de la guerre; ce qui ne veut pas dire cependant qu'on ne puisse, dans l'industrie, faire à la guerre quelques emprunts.—La guerre est un service public, l'industrie n'est encore qu'une affaire privée; cette différence influe sur le niveau moral de l'une ou de l'autre carrière; car il y a une connexion étroite entre la générosité des sentiments et leur degré de généralité. — Pour relever l'industrie, il serait avantageux de porter le sentiment individuel qui la gouverne à la hauteur d'un sentiment public, en empruntant pour elle à l'armée quelques éléments d'organisation. — Idée émise dans ces derniers temps de la substitution d'*ateliers nationaux* aux ateliers de l'industrie privée; bien qu'elle s'étaye de quelques faits remarquables, elle n'a de valeur que comme symptôme d'une réaction contre les abus causés par l'absence d'organisation. — Il y a deux moyens pour l'industrie de devenir collective, soit, dans un petit nombre de cas, en relevant du gouvernement, soit, bien plus souvent, en recourant à l'association. — Deux forces se disputent le gouvernement des peuples modernes, la centralisation et la liberté; elles sont dans le monde politique et social ce que sont dans l'univers la force centripète et la force centrifuge, elles doivent coexister éternellement pour l'équilibre des sociétés.—Dans l'organisation de l'industrie chacune doit avoir sa place. — Observations sur la part légitime de l'une et de l'autre.

MESSIEURS,

J'ai examiné avec vous, dans les leçons précédentes, la question de l'application de l'armée à la production et quelques autres questions secondaires qui s'y rattachent. Changeant aujourd'hui de point de

vue, je vais rechercher jusqu'à quel degré il serait possible d'introduire dans l'industrie les habitudes distinctives de l'armée, le point d'honneur, l'esprit de corps, la hiérarchie conservatrice de l'ordre et éminemment tutélaire pour l'individu, la prévoyance qui s'étend aux vieux jours du soldat et jusqu'à sa famille, en un mot, les principaux éléments qui constituent l'organisation militaire.

C'est un champ d'exploration bien vaste, et il est facile à l'esprit de s'y égarer. Mettons-nous donc en garde contre les utopies; ne nous créons pas des chimères que nous nous fatiguerions à poursuivre sans pouvoir les saisir jamais; n'essayons pas d'associer des éléments incompatibles. Efforçons-nous de rester sur le terrain de la raison et du bon sens; et, pour cela, chaque fois que nous aurons plongé nos regards dans les espaces nébuleux de l'avenir, tel que l'imagination se plaît à le concevoir, hâtons-nous de nous retourner vers les réalités du passé et du présent, afin d'interroger l'expérience comme les anciens consultaient les oracles.

Est-il ou n'est-il pas possible d'introduire dans l'industrie le sentiment de l'honneur au même degré que dans l'armée, avec la même intensité, et de l'y entretenir par des moyens similaires? C'est difficile. Cette dignité, cette idée de soi qu'inspire à l'homme la conscience d'un danger bravé, de propos délibéré et de gaieté de cœur, pour la chose publique, pour le salut de l'État, est le propre de la vie militaire et n'appartient qu'à elle.

Non qu'il n'y ait place dans l'industrie pour le sentiment de la dignité personnelle et de l'honneur, même en tant qu'il résulte d'un danger couru; non

que le péril n'apparaisse fréquemment dans ses travaux. Combien est périlleuse, par exemple, l'existence du marin, depuis le modeste caboteur qui, de l'embouchure d'un fleuve se rendant aux bouches du fleuve voisin, affronte les récifs, les bancs de sable et les courants, jusqu'au hardi navigateur affrontant les parages du cap terrible auquel les tempêtes avaient donné leur nom, ou qui, dans les mers sombres et froides, situées à l'extrémité australe du continent américain, double résolument cet autre promontoire qui effraya Magellan lui-même, à ce point qu'il chercha ailleurs un passage, et découvrit le détroit qui perpétue la gloire de son nom! Le mineur, qui, en fouillant les entrailles de la terre, brave les torrents souterrains, les éboulements, les explosions du gaz inflammable, a besoin d'un courage de tous les instants, et puise dans sa lutte contre la nature un sentiment de fierté, qui, en quelques pays, a donné naissance à cette locution : *Fier comme un mineur.* Et le machiniste, qui conduit ce coursier impétueux, impatient du frein, à la force prodigieuse, que l'homme a tiré du fond de son génie, comme jadis un dieu fit sortir de terre le cheval pour le donner à la ville d'Athènes et s'en faire un titre éternel à sa reconnaissance, je veux parler de la locomotive! Tous ces travailleurs de l'industrie, qui sont les geôliers ou les maîtres des éléments enchaînés et asservis à notre usage, ont affaire à de rudes captifs; ils peuvent dire, comme le soldat, qu'ils ont la mort à leur côté, et, dans un pareil voisinage, ils sont exposés à de formidables attouchements.

Dans un autre ordre de faits, dans une autre région de l'industrie, le commerçant qui se livre à des

spéculations nouvelles et par cela même aventureuses; le manufacturier qui brise ses machines et transforme ses procédés, consacrant à cette rénovation une fortune péniblement acquise, courent l'un et l'autre des dangers non moins terribles que ceux du navigateur se lançant à pleines voiles sur une mer inconnue. Eux aussi, ils ont devant eux des écueils et des tempêtes; sur leurs pas se tient la banqueroute, ange exterminateur non moins redoutable que la mitraille. Rien donc ne serait plus injuste que de contester à l'industrie le sentiment du péril qui ennoblit l'homme, et celui du point d'honneur avec ses louables susceptibilités. Le point d'honneur, Messieurs! Les filets de Saint-Cloud réfutent surabondamment ceux qui prétendraient qu'il ne peut exister dans les affaires industrielles.

Mais, on doit l'avouer, dans tous les travaux de l'industrie, de quelque nature qu'ils soient, on aperçoit toujours et nécessairement une arrière-pensée de lucre, je devrais dire une *avant*-pensée, car c'est l'amour du gain qui est le mobile de l'industrie; c'est la soif de la richesse qui provoque ses efforts et qui l'excite à braver les dangers et les fatigues.

Je n'entends nullement stigmatiser ici cette poursuite des biens matériels. C'est un désir que ne blâme pas la sagesse, que ne réprouve point la morale, qui nous est commandé par notre nature. La perfectibilité de l'homme en société dépend de l'accomplissement de certaines conditions physiques qu'il faut remplir. Nous avons un corps aussi bien qu'un esprit; et, dans l'intérêt même de notre intelligence, pour le bien de notre âme, il ne nous est pas permis de négliger le corps. Ayons donc garde de condamner

ou de dédaigner les hommes qui recherchent honnêtement la fortune et y consacrent leurs facultés. Par leurs conceptions et par leurs actes, ils contribuent puissamment, d'une manière directe ou indirecte, à l'amélioration du sort du plus grand nombre. Qui ne reconnaît aujourd'hui que la naturalisation d'une graine ou d'un tubercule servant à l'alimentation publique, est plus précieuse que la conquête d'une citadelle? Une invention mécanique qui abaisse dans une forte proportion le prix des étoffes de coton ou de laine et les met à la portée des classes nécessiteuses, sauve l'existence d'hommes par milliers, d'enfants par myriades, et profite plus au genre humain qu'une éclatante victoire. Soyons donc disposés plutôt à estimer et à honorer les hommes par lesquels s'opèrent ces acquisitions bienfaisantes, lors même que l'amour du gain les aurait animés dans leurs travaux.

Toutefois, les sentiments qui sont réputés nobles par excellence, n'ont pas dans l'industrie la place qu'ils occupent dans l'armée, et la pensée qui élève le plus la nature humaine est plus particulièrement l'apanage de la carrière militaire.

Le sublime de la nature humaine réside dans le dévouement. L'homme qui se sacrifie pour ses semblables, fait plus que son devoir, il dépasse les limites ordinaires de notre nature bornée, et s'élève jusqu'à une région supérieure par une sorte d'aspiration vers le ciel. Or, Messieurs, disons-le, même en protestant de l'horreur que nous inspire la guerre, l'esprit du dévouement le plus complet, du sacrifice le plus absolu, se saisit à certains moments de toute une armée. Alors la vie militaire présente la plus haute expression de la noblesse de l'homme, comme de sa

force. Le sentiment du sacrifice grandissant tous ceux qui le portent en eux, tel qui, hors de là, serait pris pour un Thersite, devient alors le pareil d'Achille.

Mais si, à certains moments, la vie militaire se recommande à l'admiration des hommes par l'abnégation la plus héroïque, à d'autres instants elle offre le spectacle des sentiments les plus détestables. C'est la vengeance, c'est la cruauté sanguinaire, c'est quelque chose de la bête fauve. L'enthousiasme militaire, qui nous séduit tant par ses airs de noblesse, est fréquemment souillé par le mélange des plus grossiers penchants! Ce feu sacré du dévouement qui jette tant d'éclat et qui provoque les transports de la foule, ceux des sages eux-mêmes, s'est allumé plus d'une fois à un foyer impur; il s'entretient d'une haine aveugle contre des hommes dont tout le crime est d'être nés sur l'autre rive d'un fleuve, ou sur le penchant opposé d'une montagne. Le soldat apparaît comme un génie envoyé du céleste séjour, lorsque, pour protéger des populations paisibles, pour sauver les jours de vieillards et d'enfants, l'honneur de mères et de filles éplorées, il expose sa poitrine aux baïonnettes ennemies. Mais, à quelques pas de là, quand il enfonce froidement son épée dans le sein de son semblable, quand il se livre au pillage, à l'incendie, à tous les excès que la guerre entraîne avec elle, alors n'est-ce pas la brute qui apparaît avec ses plus odieux instincts?

Chez l'immense majorité des travailleurs, si l'industrie ne s'élève jamais, comme la guerre, aux plus grandes hauteurs de notre nature, jamais non plus elle n'est forcée de descendre, ainsi que le fait la guerre, aux degrés les plus bas. Elle ne porte pas l'homme

au sublime, mais elle ne le ravale pas jusqu'à la brute. Si elle est sans gloire apparente pour le plus grand nombre, elle peut du moins être honorable pour tous, et elle ne cesse jamais d'être utile. Elle recèle dans ses flancs une inépuisable fécondité. C'est ou ce doit être pour le genre humain une mère prodigue qui sans cesse vide une nouvelle corne d'abondance, *alma mater*. Qui voudrait en dire autant de la guerre?

Ce serait s'abuser que de considérer la vie de l'homme industrieux comme nécessairement dominée par la cupidité, et de croire qu'on ne peut se livrer à cette carrière qu'en se laissant absorber tout entier par la passion du lucre. Un peuple qui serait exclusivement adonné à l'industrie, qui n'aurait d'activité, de pensée, de rêve que pour le travail et pour les fruits qu'il rapporte, s'abrutirait infailliblement et tomberait dans un matérialisme dégradant. Il serait en proie à toutes les turpitudes et se déshonorerait par toutes les lâchetés. Mais un tel peuple serait une création monstrueuse, contre nature, et s'il existe quelque part, honte et malheur à lui! Il ne s'agit pas de mutiler l'humanité, de lui ravir toutes ses facultés, hormis celle de produire et de gagner, afin que celle-ci se développe à l'excès. Un peuple et un individu peuvent pratiquer avec succès le travail industriel, l'agriculture, les manufactures, le négoce, sans tronquer à ce point leur esprit et leur âme. Il est donné à l'homme industrieux de balancer le goût du lucre par d'autres goûts plus raffinés et plus nobles. La vie industrielle n'exclut ni les sciences, ni les lettres, ni les arts. L'industrie ne se refuse pas à fleurir à l'ombre de la religion. Parmi les classes industrielles comme parmi les autres la re-

ligion peut semer, et sème en effet, les idées de détachement des biens de ce monde, celle d'une indépendance supérieure aux privations matérielles. L'abnégation subsiste au plus haut degré sous les drapeaux, puisque le soldat a constamment en perspective le plus grand des sacrifices matériels, celui de la vie. Mais l'industrie n'est point incompatible avec ces pensées si pures et si belles ; elle ne les extirpe point des cœurs, car, qu'y a-t-il de plus commun que de voir des hommes quittant la charrue, ou l'atelier, ou le comptoir, pour aller sous les drapeaux, se montrer aussitôt des héros? Dans l'infinie variété des actes de la vie, elle s'y combine de mille manières.

Cependant, des observations que je vous ai présentées, il résulte assez clairement que l'esprit guerrier et l'esprit industriel sont fort dissemblables. Étant absolument divers, ils doivent donc se révéler par des formes extérieures très-différentes. En d'autres termes, il ne faut pas songer à calquer l'organisation de l'industrie sur celle de la guerre. Tout ce que l'industrie peut demander à la guerre, ce sont des indications sommaires et générales sur ce qui distingue l'organisation et l'ordre, sur les cordes qui répondent dans l'âme aux sentiments de la dignité et de l'honneur.

La guerre est un service public, et l'industrie est bien loin encore d'avoir revêtu, même à demi, ce caractère. Chose étrange! l'industrie qui enrichit les peuples et adoucit les existences individuelles, l'industrie à l'aide de laquelle nous ornons la planète que la Providence nous a donnée pour séjour ; l'industrie par qui nous assurons à notre esprit des loisirs, qui gouverne l'État, chez nous du moins où les délégués de l'agricul-

ture, des manufactures et du commerce peuplent l'enceinte du parlement, n'est aujourd'hui encore qu'une juxtaposition confuse d'affaires privées. L'homme qui est dans les rangs de l'armée, sent qu'il personnifie un intérêt national ; celui qui parcourt, même avec distinction, une carrière industrielle, ne sent et ne porte en lui rien de plus qu'un intérêt particulier. De cette différence de position résulte chez l'un et chez l'autre un développement différent des sentiments de moralité, de dignité, de respect de soi. Entre l'un et l'autre, sous ces rapports essentiels, il pourrait y avoir, si d'autres éléments n'intervenaient pour combler, au moins en partie, la distance, le même espace qui sépare un intérêt public d'un intérêt privé. C'est presque l'intervalle d'un atome à un monde.

Voilà pourquoi l'industrie ne saurait se passer de l'assistance de la religion. Hors de la religion ou de la philosophie qui, pour les âmes élevées, passionnées pour l'indépendance, n'est presque toujours qu'une autre forme des vérités éternelles, l'homme manquerait d'un préservatif contre cette exagération des appétits industriels qu'on décrie, non sans raison, sous le nom d'industrialisme. Mais de quels correctifs énergiques n'a pas besoin aussi l'esprit guerrier !

J'ai nommé la moralité, la dignité, le respect de soi ; il est nécessaire de justifier ces expressions. On peut mesurer assez approximativement la moralité d'un sentiment au nombre des objets qu'il embrasse, à l'amplitude de l'espace dans lequel il s'exerce. Tout homme qui a conscience de personnifier en lui un intérêt public, est comme placé sur un piédestal du haut duquel il aperçoit un horizon lointain et d'où

sa pensée et ses sympathies enserrent une large zone. C'est par cette raison que le sentiment religieux qui unit l'homme à toute la famille humaine, à l'univers, au passé, au présent et à l'avenir, par les liens de l'affection et par ceux du devoir, occupe, dans l'ordre moral, le premier rang. Quiconque, au contraire, ne porte en lui qu'un intérêt individuel, incline à être à lui-même sa patrie, son univers, je dirais presque son dieu. En d'autres termes, il y a une connexion étroite entre la générosité des sentiments et leur degré de généralité. L'isolement dans le moi est une cause de faiblesse, et de la faiblesse à la démoralisation il n'y a qu'un pas.

Ainsi, pour inculquer à l'industrie la pensée de l'honneur, pour laver les taches dont elle a pu être souillée par les déréglements de l'esprit individuel, il convient d'élargir en elle le sentiment qui la gouverne, et, à cette fin, de lui ôter, s'il se peut, son caractère exclusif d'intérêt privé, pour lui conférer les attributs d'un intérêt général ou, tout au moins, collectif. Ce serait en même temps agrandir extraordinairement en elle le sentiment du devoir.

Dans ces derniers temps, quelques hommes généreux qui ne manquaient point de lumières, émus des souffrances physiques et morales de beaucoup de travailleurs, effrayés de cette incertitude du lendemain qui pèse sur tout le monde dans l'industrie manufacturière et commerciale, depuis le banquier opulent jusqu'au dernier rattacheur de fil, et jaloux d'inspirer à l'industrie le sentiment de l'honneur du drapeau, qui importe à sa dignité, à son contentement d'elle-même; quelques hommes, disons-nous, plus pourvus de bons sentiments que d'expérience,

avaient conçu l'idée de constituer l'industrie à peu près sur le modèle de l'armée. Aux ateliers privés ils proposaient de substituer des *ateliers nationaux*, où les hommes eussent travaillé pour l'intérêt commun. C'est sous cette forme que, selon eux, le sentiment collectif s'introduirait dans l'industrie, et que les classes ouvrières jouiraient des bienfaits de l'organisation. Les ouvriers porteraient l'uniforme ; sous certaines réserves, ils auraient la vie commune ; ils obtiendraient un avancement graduel suivant leur mérite, et finalement une retraite dans leurs vieux jours.

Cette idée a été suggérée par l'observation de certains faits qui sont en effet remarquables. Au sein de chaque État, des corps existent qui n'ont point une destination militaire, mais dont l'organisation est cependant analogue à celle de l'armée. Ainsi, partout, l'État fait surveiller ses frontières par des douaniers. En France, les douaniers suffiraient à former une armée presque aussi forte que celle qui a figuré dans telle bataille à jamais mémorable (1). De même que les soldats, ils portent un uniforme, sont encadrés dans les rangs d'une hiérarchie, ont un droit à l'avancement et obtiennent plus tard une pension de retraite. L'administration toute pacifique des forêts a des gardes également revêtus d'un uniforme et classés comme fonctionnaires, avec des droits attachés aux divers rangs de la hiérarchie (2). Dans les villes et dans les villages, les pompiers sont constitués avec quelques attributs mi-

(1) Les douanes occupent 26,408 hommes, dont 18,488, simples préposés du service actif, et 1,263 matelots. A Marengo, l'armée française offrait 28,000 hommes seulement en ligne.

(2) L'administration des forêts a 3,715 employés, dont 2,954 simples gardes.

litaires pour une œuvre éminemment pacifique ; ils ont presque partout un uniforme, et, dans quelques grandes cités, ce sont des corps réguliers, avec un salaire, un avancement et des pensions de retraite. Dans quelques pays, on trouve ce régime exceptionnellement appliqué à certaines industries ; c'est le cas des mineurs allemands du Hartz. En France, enfin, l'armée compte dans ses cadres des corps qui ne sont point guerriers ou ne le sont qu'accidentellement, quoiqu'ils portent toujours des armes : tel est le train de l'artillerie et celui des équipages. Les soldats de ce dernier corps sont, en partie du moins, de vrais ouvriers, qui construisent le matériel des transports avec une rare perfection. Dans les arsenaux maritimes, les ouvriers assimilés aux matelots sont traités comme des serviteurs de l'État. La prévoyance du gouvernement est éveillée sur eux. Une retraite est offerte à leur vieillesse. Enfin, dans toutes les administrations publiques, les employés sont l'objet d'une sollicitude permanente qui pourvoit à leurs besoins. Si leur existence est encadrée et s'ils vivent dans une condition de dépendance plus ou moins étroite, plus ou moins assujettissante, selon les pays et la nature des fonctions, ils sont affranchis du cruel souci que cause l'incertitude du lendemain. Tous tant qu'ils sont, les hommes que nous venons d'énumérer ont le sentiment de leur dignité et celui de l'importance de leur œuvre ; tous sont sensibles à l'honneur du drapeau beaucoup plus que les travailleurs de l'industrie.

En présence de tous ces faits, l'idée de faire rentrer toutes les industries dans le giron de l'État et d'établir des ateliers nationaux, a donc quelque chose

de séduisant ; mais elle n'est rien de plus que spécieuse.

Les grands exemples des douanes et des forêts ne sont pas aussi concluants qu'on pourrait le supposer au premier abord. Il n'y a rien de commun entre l'existence du douanier et celle de l'ouvrier ; le douanier ne fabrique rien ; c'est une manière de soldat ; il est au contrebandier ce que le militaire est à l'ennemi. De même le garde forestier est un surveillant et comme une sentinelle ambulante. Quant aux compagnies d'ouvriers de l'armée de terre et des arsenaux maritimes, ce sont des exceptions justifiées par les besoins de l'État et par des convenances spéciales. Le projet d'enregimenter l'industrie n'est donc point suffisamment motivé par ces exemples.

Si ce projet a un sens et une valeur, c'est purement comme symptôme de la situation des esprits. Il indique une réaction contre les maux et les abus qui dérivent d'une organisation insuffisante. Il présente ce caractère absolu et extrême qui appartient à toutes les idées réactionnaires. Mais, aux yeux des hommes prudents que la répulsion d'un écart ne jette pas dans l'écart opposé, le malaise dont l'industrie moderne est travaillée, en tant qu'il a pour cause le manque d'organisation, ne prouve rien, sinon qu'il importe en effet de la doter d'autres éléments organiques, ou de développer ceux qui lui sont acquis déjà ; sauf à déterminer, avec poids et mesure et en s'aidant de l'expérience, la nature et la proportion des nouveaux éléments organiques dont il faut la pourvoir, et les développements à donner à ceux dont déjà elle possède le germe.

Le problème de l'organisation serait résolu, si

l'objet auquel tout industriel applique ses efforts cessait d'être une affaire d'intérêt privé et égoïste pour devenir une chose collective, et, à plus forte raison, si l'on en faisait une chose publique. Distinguons entre ces deux qualifications de publique et de collective : public signifie ce qui relève de l'État; collectif indique seulement l'idée d'une association. Voilà donc, pour donner à l'industrie, à un plus haut degré, des caractères organiques, deux moyens : l'un, rempli d'inconvénients et de périls dans le plus grand nombre de cas, mais légitime dans quelques circonstances, consisterait à élever telle ou telle branche de la production nationale au rang d'institution publique; l'autre, bien plus commode, bien plus facile à réaliser, et qui présenterait de grandes ressources, serait de répandre dans l'industrie le sentiment de l'association, sous toutes les formes dont il est susceptible entre les divers intérêts qui présentement ne se rencontrent que pour se contredire et pour se heurter. Par là, tout porte à le penser, on adoucirait, autant qu'on peut l'espérer, les souffrances dont la vie industrielle est pleine aujourd'hui. Je ne dis point cependant, veuillez le remarquer, qu'on les ferait disparaître, ne nous berçons point de cet espoir ; une vie industrielle, une vie quelconque sans tiraillements et sans douleurs est une utopie, l'accord parfait des intérêts une chimère.

Il est nécessaire de s'expliquer à fond sur l'un et l'autre de ces procédés d'organisation.

Deux forces semblent se disputer le gouvernement des sociétés modernes; divergentes et opposées en apparence, elles les poussent d'un commun effort

vers le même but qui est la civilisation, et leur impriment une marche pareille à celle d'un navire qui gagnerait le terme de sa course, non en suivant la ligne directe, mais en courant des bordées et en louvoyant, tantôt à droite et tantôt à gauche. L'une d'elles est la centralisation; l'autre est la liberté. La centralisation tend à remettre sans cesse de nouveaux pouvoirs entre les mains du gouvernement central qui représente l'État. Elle resserre les liens de dépendance des individus vis-à-vis de lui. La tendance de la liberté, au contraire, est de rendre chacun de plus en plus indépendant en ses mouvements, maître de sa destinée et responsable de son avenir. Elle se plaît à distendre les attaches sociales et politiques, et plus d'une fois elles les a brisées. Il ne nous appartient pas ici de rechercher la raison d'existence de ces deux forces. Il nous suffit de constater qu'elles existent, qu'elles sont indestructibles, également indispensables au jeu du mécanisme des sociétés civilisées. La liberté a maintenant des racines profondes dans le cœur des peuples; elle s'épure incessamment à ce foyer dont Prométhée, type des révélateurs, était allé ravir au ciel la première étincelle. La centralisation, de son côté, se déploie d'autant plus que les populations deviennent plus pressées, que les caractères et les professions se diversifient, et que les intérêts se croisent et se compliquent; car alors il importe de plus en plus à la sécurité de tous, à la paix de chacun, qu'il y ait une autorité tutélaire et puissante pour adoucir la rudesse des frottements et pour régler les relations des hommes dont les passions et les intérêts en présence, si on ne les veillait de près, donneraient lieu à mille dé-

chirements, engendreraient mille tyrannies. La centralisation et la liberté sont dans le monde politique et social, ce que sont dans l'univers la force centripète et la force centrifuge. De même que le mouvement des astres suppose l'action de ces deux forces, l'une, impulsion initiale qui les a lancés dans l'espace et en vertu de laquelle ils tendent à s'échapper sans cesse de leur orbite, l'autre, attraction universelle qui, les rappelant sans cesse vers le soleil, centre du système, les retient dans l'éternelle courbe tracée par le doigt du créateur, de même il n'est pas possible aujourd'hui de concevoir la civilisation sans un grand développement de l'un et l'autre des deux principes dont je vous entretiens ici. Si le principe de centralisation existait seul, à l'exclusion de celui qu'on jugerait d'abord son rival et son ennemi, la société, se pétrifiant pour ainsi dire, ressemblerait à une masse immobile, insensible, inerte. Si le principe de liberté régnait sans partage, la société serait comme un amas confus et incohérent de grains de sable que le vent disperse capricieusement. L'un et l'autre doivent donc, pour le maintien et l'avancement régulier des sociétés, coexister dans le monde social et politique; et si ce n'était sortir de notre sujet, je vous signalerais comme une preuve de sens qu'a fournie la France actuelle, de les avoir associés sous son drapeau en prenant pour devise *ordre et liberté*.

Toutes ces idées trouvent une application directe dans le sujet qui nous occupe en ce moment, celui de l'organisation de l'industrie. Elles indiquent quelle peut être la solution générale du problème. Cette organisation doit faire leur part et à la centralisation et à la liberté. La part de la centralisation consistera

en une protection efficace étendue à la masse des opérations et des opérateurs de l'industrie, en une assistance publique telle que celle qui peut résulter des voies de communication, des institutions de crédit, de l'instruction professionnelle. Ce sera une surveillance tutélaire écartant des ateliers les abus, les violences, l'immoralité flagrante. Ce seront des lois garantissant à tous une bonne et prompte justice, générale ou spéciale, et des mesures de police pour réprimer les fraudes nuisibles au consommateur, préjudiciables au producteur. Ce seront des efforts variés et soutenus pour faire germer dans l'industrie l'esprit d'association qui se prête à recevoir mille formes. Que dirai-je encore? Des actes politiques tels que des négociations habiles pour ouvrir des débouchés lointains, des sacrifices pour fonder des colonies, des primes à certaines entreprises dont le développement importe plus particulièrement à la force de l'État. Ainsi la centralisation révélera son action bienfaisante, sans prétendre à l'accaparement de l'industrie. Et si le gouvernement se croyait fondé à s'emparer de telle ou telle production, afin de l'exercer lui-même à l'exclusion de tous, ce ne serait que par exception, en vue d'un intérêt public bien constaté qu'on ne pourrait autrement satisfaire.

Mais le travail doit rester libre. L'invention et le perfectionnement des procédés appartiennent de droit divin au domaine de la liberté. Le progrès de l'industrie réclame une forte tension du ressort individuel. Le plus souvent, l'industrie s'adresse au goût et au caprice du public ; pour satisfaire de pareils maîtres, il faut toute l'agilité, toute la souplesse de l'intérêt privé ; pour se prêter à leurs exi-

gences, il faut sa soif du gain. L'individualisme doit donc avoir dans l'industrie ses franchises, jusqu'au point où il contrarie visiblement l'intérêt général. Pour prévenir et modérer ses écarts, il faut le faire passer à l'état de sentiment collectif par le moyen de l'association. La liberté, tempérée par le principe d'association sous des conditions et dans des formes qu'il ne saurait être donné à personne de préciser présentement, car elles ressortiront des événements non moins que de la méditation des philosophes, doit avoir pour empire le for intérieur de la plupart des professions industrielles.

L'idée de faire accaparer tous les travaux industriels par l'État et de les concentrer dans des ateliers nationaux, est donc chimérique. Tel n'est point le secret de l'organisation du travail; il faut le chercher ailleurs. Nous nous appliquerons à mieux établir cette opinion dans les leçons prochaines, et nous rechercherons si la direction que suit, depuis un demi-siècle, l'industrie française, et, à son exemple, celle des autres peuples continentaux, ne la conduit pas vers un mode incomplétement déterminé encore d'organisation, où l'ordre et la liberté seraient unis intimement. Nous examinerons aussi quelles sont les industries qui pourraient, non-seulement sans inconvénient, mais avec avantage, être livrées aux pouvoirs publics en tout ou en partie.

VINGT ET UNIÈME LEÇON.

Des abus de la concurrence. — Au lieu d'accaparer l'industrie, un gouvernement doit ne se livrer à la production que par mesure d'exception. — Autres moyens d'action qu'il peut employer.

SOMMAIRE.—Défauts de l'industrie actuelle ; prédominance exagérée de l'individualisme, fraudes nombreuses, incertitude du lendemain, lutte acharnée entre les intérêts. — C'est le spectacle de ces faits déplorables qui a donné naissance à l'idée chimérique de l'accaparement des travaux industriels entre les mains de l'État ; mais les hommes ont aujourd'hui moins de goût que jamais pour la vie de couvent ou de caserne ; et les populations européennes ne ressemblent point aux timides habitants des bords du Nil ou du Parana.—De pareils faits il faut seulement conclure que l'industrie doit cesser d'être sous l'empire de l'individualisme absolu.—Deux grandes divisions doivent exister dans la production : d'une part un petit nombre d'industries gouvernementales, de l'autre la masse des industries restant livrées à l'intérêt privé, mais sous l'égide du sentiment d'association et sous la surveillance de l'Etat. — Caractères distinctifs des industries qui conviennent au gouvernement ; indication de plusieurs d'entre elles : fabrication des monnaies, voies de communication, transport des dépêches, exploitation des forêts, messageries et roulage. — Des assurances contre l'incendie et la grêle, et autres. — Le gouvernement exerce naturellement les industries qui importent directement à la défense du pays, telles que la fabrication des canons et de la poudre, la construction des vaisseaux de l'Etat. — De l'imprimerie royale, des haras. — Il convient, dans certains cas, que l'État entretienne des établissements modèles : manufactures de Sèvres et des Gobelins. — Le gouvernement s'empare de certaines industries par un motif fiscal : exemple de la fabrication des tabacs ; ou par un motif d'ordre public : exemple de la poudre de chasse. — Il doit, par un motif d'humanité, intervenir dans les industries insalubres, soit en s'en chargeant lui-même, soit en les réglementant avec sévérité.—De quelques labeurs exceptionnels ou transitoires ; travail matériel des blancs dans les colonies ; accomplissement d'œuvres de terrassement par les blancs entre les tropiques ; mais ce sont des exceptions dont on n'a pas à s'occuper ici.—Mais l'ensemble des fabrications doit être abandonné à l'intérêt particulier, et demeurer en dehors de l'activité de l'Etat, non pas toutefois en dehors de sa surveillance. — Le gouvernement est le tuteur naturel du plus grand nombre des travailleurs qui sont dans une sorte de minorité ; il doit, dans certains cas, favoriser l'association en employant le *compelle intrare* ; exemples. — Il doit protéger l'industrie, la servir même, mais non la confisquer tout entière, sous prétexte que les abus sont inséparables de la liberté.

MESSIEURS,

C'est un spectacle affligeant que celui qu'offre trop souvent l'industrie, avec l'insuffisance d'organisation qui aujourd'hui la caractérise. Le *moi*

y règne presque sans partage. Dans la sphère du travail proprement dite, l'intérêt personnel est le seul mobile. Je vous disais récemment de la vie militaire, comparée à la vie industrielle, qu'il lui est donné de développer à un bien plus haut degré que celle-ci les sentiments les plus nobles et les plus grands de la nature humaine. Combien cette supériorité n'est-elle pas plus marquée et plus apparente, en un temps où l'industrie ne connaît d'autre loi que l'intérêt individuel ! Partout où l'homme se sent vivre dans autrui, partout où existe un sentiment collectif, le dévouement trouve une porte ouverte devant lui, et il en profite toujours, parce que les bons sentiments ne tardent pas à se manifester, toutes les fois que l'occasion les y convie. Là, au contraire, où le sentiment collectif est étouffé par l'égoïsme, il n'y a point de place pour de généreuses pensées, et si elles viennent à se montrer, ce n'est que par une rare exception, par une protestation accidentelle des plus beaux attributs de la nature humaine.

Vous ne l'ignorez pas, le nombre des supercheries et des fraudes qui se commettent aujourd'hui dans l'industrie, est incalculable. On a écrit des volumes pour décrire les sophistications de toute espèce qu'elle emploie; on pourrait les enrichir chaque jour d'un chapitre nouveau. Sous l'empire d'un individualisme effréné, le mensonge, ressource des faibles et des lâches, est devenu, dans le monde commercial, une pratique presque courante. Une incertitude désespérante plane sur l'avenir; personne ne peut compter sur le lendemain, ni le maître, ni l'ouvrier. L'industrie est comme un terrain mouvant que les volcans

ne cesseraient de soulever ; rien n'y est stable. Ce qu'elle offre de permanent, c'est l'inquiétude et le noir souci. Éminemment pacifique de sa nature, la carrière industrielle a pris l'aspect d'un champ de bataille. Ici les maîtres guerroient les uns contre les autres, et se portent des coups qui retombent le plus fréquemment sur les ouvriers. Là ce sont les bras qui se font entre eux concurrence, et qui provoquent une baisse de salaire, au préjudice du nécessaire le plus strict pour des populations entières. Sur un autre point les ouvriers se coalisent pour imposer des conditions aux chefs d'industrie, tandis qu'ailleurs les maîtres s'entendent pour diminuer la rémunération due au travail manuel. Que de fois on a pu croire que tout était non pas au plus digne, mais au plus fort! Comme, dans cette arène, la force se mesure à la puissance des capitaux, la possession d'un gros capital confère un avantage semblable à celui du baron féodal qui, du haut de son château fort, dominait les paysans de la vallée.

En m'exprimant ainsi, ne croyez pas que je me sois proposé de dresser contre l'industrie contemporaine un acte d'accusation ; à l'envisager par tous les côtés, je reconnais que le bien y surpasse encore le mal. Cet attristant tableau de ses misères n'est à autre fin que d'expliquer, mais non de justifier l'étrange projet, déjà examiné ici, d'attribuer à l'État le monopole de tous les travaux industriels, projet réactionnaire, partant extrême, et tout à fait impraticable.

Avec les idées de liberté qui prévalent aujourd'hui, avec les franchises dont les citoyens jouissent en France, et qui graduellement s'étendent, par la puissance d'un rayonnement divin, même aux habitants

des pays à gouvernement dit absolu, il n'y a aucune chance pour que la fabrication, l'achat et la vente de toute chose soient abandonnés à l'État. Chacun attache trop de prix, et avec raison, au droit de disposer de son avoir comme il l'entend, pour qu'on permette à l'État d'accaparer tout le capital productif. Une société qui se composerait d'un ensemble d'ateliers nationaux, ressemblerait à un vaste couvent ou à une immense caserne; et certes, depuis 1789 surtout, les peuples n'ont aucun penchant pour l'un ou pour l'autre de ces régimes. Ce n'est point pour cela que les révolutions ont remué le monde. Que si l'on peut citer quelques exemples, même peu anciens ou tout à fait récents, d'une semblable organisation sociale, les réductions des jésuites au Paraguay, et le monopole absolu exercé jusqu'à ce jour par Méhémet-Ali en Égypte, la réponse est facile : les natures européennes, pleines d'indépendance et de fierté, ne ressemblent point aux pauvres et naïfs habitants des bords du Parana, ou aux timides populations des bords du Nil. Nous ne sommes ni des Indiens ni des Fellahs, et le joug que les uns et les autres ont pu supporter, n'est pas fait pour nos races entreprenantes, jalouses des droits de la personnalité humaine.

Les désordres, les turpitudes, les violences qui se révèlent trop fréquemment dans l'industrie, ne prouvent qu'une chose, c'est qu'elle doit cesser d'être sous l'empire de l'individualisme absolu. Le gouvernement absolu d'un principe quelconque, du principe de liberté comme de celui d'autorité, ne saurait réussir près des peuples modernes. Témoins des saturnales de l'intérêt privé, opposons-lui le sentiment de l'in-

térêt général, en le faisant sortir des entrailles de l'industrie même. Car telle est la morale à tirer de ces faits que nous déplorons : il faut s'efforcer d'inspirer aux producteurs l'esprit d'association, leur donner le goût et leur procurer les avantages de la solidarité. C'est par exception seulement qu'on pourra déférer à l'État quelques-unes des branches de la production.

De là donc deux divisions dans la production nationale : l'une bornée à un petit nombre de travaux exceptionnellement confiés à la direction de l'État, l'autre formée de la masse des industries qui doivent demeurer livrées aux libres efforts de l'intérêt privé, mais, autant que possible, sous l'égide du sentiment d'association, et constamment sous une surveillance active de l'autorité qui représente essentiellement le principe de centralisation et d'ordre.

Or à quels caractères reconnaître les industries qui, par exception, doivent être remises entre les mains de l'État ou qui seulement peuvent l'être ? Évidemment ce sont celles qui importent à la masse des citoyens, qui affectent d'une manière permanente l'ensemble des transactions de toute nature, qui, en un mot, se signalent par une grande généralité et auxquelles, en même temps, l'unité d'administration est particulièrement avantageuse ; celles qui ont besoin d'un personnel d'élite, très-longuement préparé ; ou celles qui, pour la meilleure qualité des produits, réclament des avances de capitaux extrêmement considérables, auxquelles les fortunes privées ne suffiraient pas, en des pays où la richesse est très-divisée ; ou encore celles qui doivent se présenter au public, environnées d'un haut degré de confiance

que des citoyens isolés inspireraient difficilement.

S'il fallait indiquer ici des opérations industrielles rentrant dans les termes de ce programme, vous-mêmes aussitôt nommeriez la fabrication des monnaies dont l'État ne saurait se dessaisir. Vous y joindriez sans plus d'hésitation les routes et les voies de communication en général, bien que, par des raisons latérales, il convienne d'y faire intervenir l'industrie privée (1); le transport des dépêches, qui, pour la promptitude et la régularité du service et à cause de la responsabilité qu'il impose, est beaucoup mieux placé dans les mains du gouvernement qu'il ne pourrait l'être dans celles des particuliers.

De même vous citeriez les forêts, dont l'État est, en France, le principal administrateur (2). Elles réclament, en effet, une surveillance persévérante et méthodique, un personnel exercé. Tandis que, très-souvent, l'intérêt immédiat des propriétaires

(1) Chez nous, toutes les routes appartiennent à l'État ou aux départements; cependant les hommes qui les entretiennent ne sont pas suffisamment traités comme des fonctionnaires publics. Nous voulons parler des cantonniers, qui sont rétribués à l'année, mais qui n'ont pas de retraites, et pour qui il n'y a aucune espèce d'avancement. On sait qu'ils ne sont pas les seuls employés de l'État qui soient traités ainsi sous le rapport des pensions de retraite. Les fonctionnaires des bureaux des préfectures, regardés comme des agents particuliers des préfets, n'ont pas droit à des pensions de l'État.

La plupart des canaux et des rivières canalisées sont exploités et administrés par l'État, sans que cette exploitation ait le cachet gouvernemental. Les éclusiers n'y sont pas organisés. On pourrait, on devrait en former un corps régulier. Il faudrait appliquer la même organisation au personnel des haleurs de bateaux et probablement aux bateliers. Sur les canaux il devrait y avoir un service de halage constitué à peu près comme les relais des postes, sinon placé directement entre les mains de l'État. En France, les canaux ne procureront au commerce les avantages qu'on est en droit d'en attendre, que lorsque ces idées d'organisation leur auront été appliquées.

(2) Il administre non-seulement ses propres forêts, mais celles des communes.

serait de les détruire et de livrer à la culture le sol qu'elles recouvrent (1), il importe à l'État de les conserver. Leur régénération sur une grande échelle ne saurait guère être opérée que par ses soins. Par l'effet d'une liberté excessive donnée aux populations ou assumée par elles, les forêts du royaume ont été dévastées, à ce point que le bois manque complétement là où il serait nécessaire, là même où rien autre ne peut croître. Je vous retraçais dernièrement la condition déplorable à laquelle le déboisement avait réduit les départements alpins. Je pourrais vous signaler de même les départements situés au pied des Pyrénées, où, faute de bois, une industrie métallurgique bien intéressante, celle des forges catalanes, est menacée de mort. Or la restauration des forêts serait rarement un bon placement pour un particulier; pour l'État, au contraire, l'opération est profitable au plus haut degré, car elle ne se bornerait pas à faire entrer au Trésor le produit de la vente des coupes. Elle créerait la richesse là où règne la dévastation; elle développerait la population dans des localités qu'envahit la solitude; elle rendrait à nos fleuves la régularité de leur cours; car la bienfaisante influence des forêts régénérées nous procurerait chaque année une navigation de huit ou neuf mois peut-être au lieu de cinq ou six, et le pays serait rassuré contre des débordements affreux, tels que ceux qui, dans ces dernières années, ont ruiné tant de familles.

(1) En France, on a dû interdire le défrichement, si ce n'est en vertu d'une permission spéciale de l'État pour les forêts détachées à diverses époques du domaine public, et les permis de défrichement sont considérés comme de précieuses faveurs. Il n'en faut pas davantage pour montrer combien l'intérêt privé s'accorde peu avec la conservation des forêts.

En tout pays, les forêts sont dignes d'exciter la sollicitude active du pouvoir. Là où elles ont été détruites par la dent du troupeau venant après la hache du bûcheron, ainsi qu'il est arrivé dans nos Alpes et dans nos Pyrénées, il appartient à l'État de s'appliquer à leur rétablissement, tant qu'un peu de terre végétale subsistera; sinon les fleuves, que dis-je, les ruisseaux deviendraient des fléaux dévastateurs. Aux États-Unis, par exemple, on se ferait difficilement une idée des désastres qui surviendraient dans le vaste bassin du Mississipi et de l'Ohio, dont se forme la majeure partie du territoire, si les forêts venaient à en disparaître. Déjà, malgré tout le développement que les bois ont conservé dans l'ouest de l'Union américaine, on a vu l'Ohio croître de 20 mètres en 1832; les crues de nos fleuves d'Europe vont rarement à la moitié ou même au tiers (1). Que serait-ce donc si, au printemps, les neiges de l'hiver y cessaient d'avoir, contre les vents chauds du sud-ouest, l'épais abri des arbres serrés les uns contre les autres?

Dans d'autres contrées, la replantation des forêts ou leur conservation par les soins du gouvernement est commandée par un autre motif. Ainsi, les mines d'argent du Mexique, qui sont les plus riches du globe et qui ont produit jusqu'à 150 millions de francs (2),

(1) Dans les régions tempérées de l'Europe, les crues des grands fleuves vont rarement au delà de 6 mètres. A Avignon, la grande crue du Rhône, en 1775, fut de 6 mètres 80 centimètres; le Rhin, à Bâle, est monté de 6 mètres 73 centimètres; la Seine, en amont de Paris, s'éleva, en 1740, époque de la plus grande crue connue, de 6 mètres 33 centimètres; la Garonne a des crues de 9 mètres 37 centimètres; la Loire, dans son débordement de 1790, ne monta, à Nevers, que de 5 mètres 25 centimètres.

(2) Leur production est tombée, depuis l'indépendance, par l'effet de l'agitation révolutionnaire. Elle est maintenant de 100 millions. Elle se relèverait inévitablement, si l'ordre s'affermissait.

sont compromises dans leur exploitation par la rareté toujours croissante des bois sur le plateau qu'occupe ce bel empire.

Une industrie qui, chez nous, est convenablement exercée par les particuliers, celle des messageries, est devenue, en Allemagne, une attribution du gouvernement. De l'autre côté du Rhin, l'État transporte les voyageurs aussi bien que les lettres. Outre qu'il tire de ce service des revenus qui viennent en allégement de l'impôt, il veille à la vie des citoyens avec une sollicitude plus marquée, je ne dirai pas que des associations considérables, comme nos Messageries Royales et Générales, mais que la foule des petits messagistes (1).

On concevrait de même que le roulage ou transport des marchandises fut réservé à l'État. En Allemagne, les gouvernements y coopèrent par l'administration des postes.

Cette même contrée offre sur plusieurs points l'exemple d'une autre industrie, également affectée à l'État, qui partout ailleurs pourrait devenir l'objet d'un monopole entre les mains du gouvernement, je veux parler des assurances contre l'incendie. A cet effet chaque citoyen paye, d'autorité, une petite prime qui fait partie de ses contributions. On pourrait aussi attribuer à l'État les assurances contre la grêle et même d'autres opérations d'assurances, y compris celles sur

(1) En Allemagne, l'exploitation des messageries par l'État présente un avantage particulier : l'administration fournit à tous les citoyens, en quelque nombre qu'ils se présentent, des véhicules pour le jour désiré ; on est ainsi toujours sûr de sa place. Chez nous, au contraire, où l'intérêt privé a d'ailleurs introduit, dans le service des diligences, une grande régularité et beaucoup de bien-être, on est obligé, pour avoir une bonne place, ou même pour s'en assurer une quelconque, de la retenir longtemps d'avance.

la vie qui répondent à tant de besoins en Angleterre et qui paraissent devoir difficilement s'acclimater sur le continent, à moins que les gouvernements ne s'en chargent eux-mêmes.

D'autres industries sont des annexes de la défense du pays, et, à ce titre, reviennent de droit à l'État. Ainsi, en France et sur le continent tout entier, l'État fabrique lui-même les canons, la poudre à canon, le matériel du train des équipages.

De même il construit ses propres vaisseaux, et, chez nous, il s'en acquitte de manière à exciter l'admiration de la Grande-Bretagne, notre puissante et heureuse rivale. Les chantiers de construction navale de l'État jouissent, en France, des principaux avantages qu'on peut attendre de l'intervention active du gouvernement dans la pratique industrielle. Vous n'ignorez pas combien sont paternels les règlements qui fixent les rapports des ouvriers de nos arsenaux maritimes avec l'État. Une retraite, modique il est vrai, leur est assurée; sur eux s'étend le patronage de la caisse des Invalides de la marine, et cette organisation maritime, qui respire un si noble, un si touchant esprit de prévoyance, n'est point une innovation; elle date de Colbert.

L'imprimerie royale est un autre service spécial relevant de l'État. Indépendamment de certains ouvrages en caractères étrangers, orientaux, par exemple, que les particuliers ne sauraient imprimer avec profit, elle se charge des publications officielles dont l'État a intérêt à surveiller lui-même l'impression et qui sont mieux soignées par elle qu'elles ne le seraient dans un atelier privé. Aucun imprimeur ne pourrait avoir un capital dormant comparable à

celui qu'elle possède. Les ouvriers de l'imprimerie royale sont traités comme des fonctionnaires de l'État.

L'intervention de l'État dans les haras est d'une utilité également incontestable : chez nous, la race chevaline, sous le double rapport de la quantité et de la qualité, ne suffit ni à la remonte de la cavalerie, ni à l'ensemble des besoins particuliers. Dans le but d'en faciliter l'amélioration et la multiplication, le gouvernement entretient des haras, qui fournissent, à très-bas prix, des étalons aux éleveurs, et d'où sont sorties des bêtes qui ont figuré victorieusement dans les courses publiques. Mais, ici, il ne se réserve point de monopole, bien qu'il empêche à peu près l'existence des haras privés, par la modicité de la rétribution dont il se contente. C'est simplement une faveur accordée par l'État à une branche essentielle de la production nationale, qui souffrait ou qui était négligée au grand préjudice de l'intérêt public.

On conçoit encore que, pour implanter dans le pays une industrie nouvelle, ou pour offrir des modèles à une industrie déjà ancienne qui demeurait stationnaire, l'État ou le prince lui-même crée et entretienne à grands frais un établissement spécial où l'on s'applique à l'avancement de l'art, où l'on forme des ouvriers capables, où l'on expérimente les méthodes de travail, ou bien dans lequel on fabrique des objets d'une qualité exceptionnelle, des produits de luxe, à peu près interdits à l'industrie privée. Nos rois eurent donc une bonne pensée, en prenant à leur compte la manufacture de Sèvres ; ainsi s'est acclimatée en France la fabrication de la porcelaine. On doit aussi savoir gré au prince de maintenir en acti-

vité la fabrique des Gobelins, qui se livre à une production inabordable à l'industrie privée, et qui contribue néanmoins au progrès de celle-ci, ne fût-ce que par le soin qu'elle donne aux teintures et par l'excellent enseignement qu'elle répand à ce sujet. Pareillement, il serait à désirer que l'État eût une forge-modèle ou même plusieurs établissements correspondant aux divers modes de préparation du fer, tels que l'affinage direct (procédé catalan), la fonte au bois et la fonte au combustible minéral, afin de compléter l'éducation des ingénieurs (1).

Les développements qui précèdent légitiment la coopération de l'État à certains travaux industriels, ou même la prise de possession exclusive par lui de certaines fabrications ou entreprises. Dans les différents cas que nous venons d'examiner, l'intervention de l'État est ou serait motivée par la bonne confection de l'œuvre à accomplir ou par l'intérêt de l'avancement général de l'industrie ou par la satisfaction à donner à un intérêt public. D'autres raisons peuvent déterminer l'État à s'emparer d'une branche de la production. Chez nous, le gouvernement se réserve aussi la fabrication de la poudre de chasse et de la poudre de mine, quoiqu'il fasse peu d'usage de l'une et de l'autre. Il a paru contraire à la sûreté publique que les particuliers eussent entre leurs mains une matière aussi dangereuse en quantité illimitée. Quelquefois l'État se saisit d'une production par un motif purement fiscal, quelle qu'en soit d'ailleurs la nature ;

(1) Sous l'Empire, le corps des Mines de France possédait une mine de plomb, avec une vaste usine attenante, à Pesey en Savoie, et une mine de houille avec une usine à fer, près de Sarrebruck. Ces établissements, qui lui furent ravis lors de nos malheurs, en 1815, n'ont pas été remplacés.

il se l'attribue, parce qu'il voit en elle une source abondante de revenus. C'est le sort qu'a subi en France la fabrication des tabacs (1). Elle donne en ce moment un produit net de 75 millions de francs; et ainsi, du moment où l'on voulait un monopole lucratif, il était difficile de mieux choisir. Mais ce sont là des considérations étrangères au sujet qui nous occupe en ce moment.

Il est naturel, au contraire, de mentionner ici une classe de travaux à laquelle, jusqu'à ce jour, le gouvernement n'a pas touché, mais qu'un noble sentiment de philanthropie le portera peut-être à se réserver bientôt, celle des industries insalubres, où la vie des hommes est compromise. Il serait de son devoir d'interdire à l'intérêt privé ces sortes de travaux et de s'en emparer lui-même, à la charge de prendre toutes les mesures nécessaires afin qu'ils cessent d'être pour nos semblables une cause de dépérissement ou de mort. La science aujourd'hui est en mesure de fournir des indications souveraines qui permettraient à ces industries de s'exercer sans que l'humanité eût à en gémir. A l'appel de l'État, elle répondrait dès à présent, dans la plupart des cas, par des solutions pratiques qui seulement élèveraient un peu les frais de fabrication. Toutefois, du moment où des procédés inoffensifs auraient été imaginés pour ces industries, les gouvernements pourraient s'épargner le soin de les pratiquer eux-mêmes; ils n'auraient qu'à obliger les particuliers de suivre ces mé-

(1) Pour justifier cette prise de possession par l'État, indépendamment des motifs fiscaux qui sont irrécusables, on pourrait alléguer que la fabrication des tabacs exige de très-grandes avances : il faut avoir trois années d'approvisionnement devant soi.

thodes plus humaines. Chez nous en particulier, l'administration a été successivement investie de pouvoirs généraux, à l'aide desquels elle pourrait, dès à présent, faire cesser sous ce rapport bien des maux. Qu'importerait qu'on dût payer un peu plus cher certains produits ou certains services, si, à leur égard, le bon marché ne s'obtient qu'au prix de la vie des hommes ?

Toutes les industries qui ne rentrent pas dans les exceptions précédentes, doivent être laissées à l'esprit d'entreprise particulière, réglé, autant que possible, par l'esprit d'association, et surveillé par l'État. Concevrait-on, par exemple, que le gouvernement se mêlât de produire les objets de fantaisie ou de luxe, dont l'écoulement est subordonné à mille influences variables et capricieuses ? S'il le tentait, il mécontenterait les consommateurs, compromettrait sa propre considération et s'en acquitterait fort mal. Un gouvernement est obligé d'apporter à tous ses actes du poids et de la mesure ; il manque de cette souplesse qui est indispensable pour s'accommoder aux exigences individuelles et à la mobilité de la vogue. Les règles qu'il trace à ses agents doivent avoir la simplicité des formules algébriques, et il est impossible qu'elles n'en aient pas aussi la rigidité. Ce n'est point ainsi qu'on peut satisfaire à des commandes variées à l'infini, passagères comme le goût du jour, frivoles comme la mode.

Il y a des labeurs exceptionnels ou très-difficiles dont on comprend que le gouvernement s'empare, en vue desquels il organiserait militairement les travailleurs et les soumettrait à une règle qui tiendrait de la caserne ou du couvent. Supposons, par exem-

ple, qu'on tentât d'appliquer en grand dans les Antilles ou dans les terres tropicales le travail des blancs à la culture du sol, ou même à des œuvres de force dans des ateliers clos, ou encore qu'il s'agît de quelque construction d'un grand intérêt à faire exécuter dans ces régions équinoxiales par des bras européens. Tel serait le cas où l'on essayerait de percer l'isthme de Panama dans la localité qui semble offrir le plus de facilités naturelles (entre Panama et Chagres), mais qui est fort mal saine, et où les bras manquent. Il n'y aurait de salut pour des enfants de l'Europe, placés dans ces conditions, du moins pour des Français, des Anglais ou des Allemands, qu'autant qu'ils se soumettraient à un régime trés-sévère, et qu'ils s'y conformeraient exactement; or, dans ces contrées, la nature sème tant de séductions sur les pas de l'homme que, pour suivre avec quelque exactitude les prescriptions d'une hygiène fort rigoureuse, la sagesse individuelle ne suffirait pas à une masse de travailleurs. Il faudrait toute la contrainte d'un règlement minutieux et absolument imposé comme l'est une consigne, ce qui n'est possible que moyennant une organisation militaire, et par conséquent la direction étroite de l'État. Mais ce sont là des cas de toute façon exceptionnels, transitoires même, car un régime de gênes et de privations ne pourrait être proposé à des Européens qu'autant qu'il ne devrait durer qu'un petit nombre de campagnes, et qu'au bout de quelques années l'œuvre serait accomplie une fois pour toutes, ou bien qu'ils seraient définitivement acclimatés et auraient acquis le tempérament propre à la vie qu'ils seraient ve-

nus mener. Or nous n'avons pas ici à nous occuper d'exceptions aussi restreintes; nous recherchons au contraire des formules générales propres à des situations stables, permanentes.

Mais si le gouvernement doit complétement s'abstenir du plus grand nombre des fabrications, il ne doit pas néanmoins les laisser en dehors de sa surveillance. Il est tenu rigoureusement, au contraire, de veiller attentivement à ce que, dans l'industrie, les grands principes de la civilisation ne reçoivent aucune atteinte, à ce que les lois de l'humanité y soient observées, à ce qu'il ne s'y commette aucune infraction aux règles suprêmes introduites depuis un demi-siècle dans le droit public des États. Il ne lui appartient pas seulement de préserver la vie des hommes des dangers auxquels elle peut être exposée dans les labeurs de la production; il doit être le gardien de la morale non moins que de l'hygiène publique. C'est à lui d'encourager de toute son autorité la propagation des habitudes régulières, de la prévoyance, des lumières. Il ne doit jamais oublier que les ateliers sont peuplés par une classe nombreuse que l'insuffisance de ses ressources matérielles, de son capital intellectuel et de son esprit d'ordre, retient dans une sorte de minorité légale, et qui, par cela même, a besoin d'un tuteur vigilant, soucieux de son avancement matériel, intellectuel et moral.

Parmi les moyens d'action qui appartiennent au gouvernement, il en est un puissant, légitime, et qui est d'une opportunité particulière en France : il consiste à favoriser l'association, même en employant, avec prudence et réserve, la méthode du *compelle in-*

trare. Le Français, peuple éminemment sociable pourtant, a peu de goût pour l'association industrielle ; il a besoin d'y être provoqué, poussé par une force extérieure ; il faut même que cette force soit énergique, afin de surmonter les résistances de l'amour-propre et de la jalousie, d'une cupidité inintelligente, telle que celle qui, jusqu'à ce jour, a empêché la formation de compagnies pour l'établissement de docks à Marseille et au Havre, quoique, en elles-mêmes, ces entreprises dussent être très-fructueuses et qu'elles soient indispensables à la prospérité de ces deux grands ports et à l'extension du commerce national (1).

Pour fixer les idées, indiquons des cas où le *compelle intrare* pourrait être appliqué, sans que les amis les plus ombrageux de la liberté dussent être portés à s'en plaindre. Fréquemment, si les propriétaires riverains d'un même cours d'eau avaient voulu s'entendre, et se constituer en syndicat, ils auraient, à peu de frais et avec grand profit, ici endigué telle rivière dont les débordements dévastent leurs propriétés, là conquis des terrains vagues d'une grande étendue, ailleurs attiré sur de vastes espaces, quelquefois stériles, le bienfait de l'irrigation qui en eût triplé, décuplé la valeur (2);

(1) On sait que les Anglais ont donné le nom de *docks* à de vastes entrepôts maritimes, disposés autour d'un bassin et enfermés dans une enceinte sous une seule clef, où, en un instant, un navire dépose une cargaison et en charge une autre, sans avoir de difficulté avec la douane et sans avoir rien à régler avec elle. C'est par des docks qu'on encourage le commerce d'entrepôt, et qu'on développe par suite la navigation.

(2) Quel parti ne tirerait-on pas encore de la Camargue, vaste presqu'île formant le delta du Rhône, qui offre une superficie de 70,000 hectares, en majeure partie improductifs aujourd'hui, et où il serait possible, au moyen d'un plan d'ensemble de dessèchement, de produire avec grand bénéfice une quantité considérable de bétail ? On sait que la portion avoisinante de la France en est presque complétement dépourvue.

mais il suffit de l'entêtement ou de l'envie d'une petite minorité pour paralyser le bon vouloir du grand nombre, et ajourner indéfiniment les plus utiles de ces entreprises. Tant que la formation de ces syndicats sera facultative et qu'ils ne pourront être institués que par l'unanimité des intéressés, il ne s'en formera pas. Les chemins vicinaux peuvent être cités pour justifier le *compelle intrare* appliqué dans une certaine mesure. La loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux avait été précédée d'une autre loi datant du 28 juillet 1824, dont les dispositions étaient les mêmes, à cela près qu'elle laissait les communes libres de prêter ou de refuser leur concours. Elle faisait la part de la liberté, elle ne faisait pas celle de l'autorité. Faute d'une clause au besoin coercitive, l'unité départementale n'existait pas en cette matière. La loi était comme non avenue; nulle part on ne s'occupait des communications vicinales. Les communes usaient fièrement de la liberté extrême qui leur avait été départie, pour ne point se concerter et rester pendant six mois séparées, par d'impraticables cloaques, du reste des humains. Grâce aux pouvoirs coercitifs dont la loi de 1836 a investi les préfets et que tempère libéralement le droit de contrôle réservé aux conseils généraux, les chemins vicinaux se multiplient aujourd'hui, à la satisfaction universelle.

En France, et généralement sur le continent européen, la plupart des établissements industriels ont besoin d'une autorisation administrative pour être mis en activité. On conçoit quelles occasions sont ainsi fournies à l'État pour introduire dans les usages de l'industrie des améliorations de toute espèce.

Il est loisible, en effet, au gouvernement de mettre à son autorisation telle condition qu'il juge d'utilité publique. Du reste, rendons justice aux gouvernements modernes, ils comprennent bien mieux que leurs devanciers la mission qu'ils ont à remplir vis-à-vis de l'industrie. Les bons sentiments qui les animent passeront de plus en plus à l'état actif. C'est ainsi que, chez nous, la loi sur le travail des enfants dans les manufactures est un pas décisif dans une carrière où il y a des lauriers, disons mieux, des bénédictions à recueillir.

●●

VINGT-DEUXIÈME LEÇON.

Le principe de la concurrence doit être maintenu, sauf règlement, parce que, si la concurrence donne lieu à de grands abus, elle produit des avantages plus grands encore.

SOMMAIRE. — La liberté se traduit dans l'industrie par la concurrence ; elle doit être ménagée, même dans ses écarts. — Si cette concurrence a produit de grands maux, elle a produit des biens plus grands.—Stimulant énergique, la concurrence hâte la marche des peuples vers cette aisance matérielle qui est l'une des conditions de la civilisation. — Elle provoque activement l'application utile des théories scientifiques ; la science, par ses découvertes prodigieuses, a jusqu'ici plutôt satisfait notre curiosité que nos besoins. — Resultats heureux de l'alliance entre les savants et les industriels. — La concurrence met les objets manufacturés à la portée d'un nombre toujours croissant de consommateurs.—Mouvement extraordinaire qui règne dans l'industrie depuis cinquante ans à la faveur de la concurrence; il a pour effet l'appel d'une plus grande masse d'hommes aux jouissances de la vie civilisée.—Exemples de la fabrication des tissus et de l'imprimerie; autres exemples tirés d'industries toutes nouvelles, la fabrication des locomotives, la filature du lin à la mécanique, la navigation à vapeur transatlantique. — Conclusion : la concurrence est indispensable à l'œuvre d'amélioration qui s'accomplit aujourd'hui ; elle doit être respectée ; ce sont seulement les abus que les gouvernements doivent s'attacher à contrôler et à prévenir. — Observations au sujet de l'énergie extraordinaire que possède aujourd'hui la concurrence ; c'est un fait transitoire qui cessera après que la civilisation aura appliqué à l'industrie les découvertes scientifiques qu'elle avait accumulées. — Le sentiment de la solidarité des générations est nécessaire aux hommes du présent pour qu'ils acceptent les mécomptes qu'ils peuvent éprouver. — En quoi les attributions de l'économie politique sont bornées, et comment elle doit invoquer l'appui de la morale, de la philosophie et de la religion.

MESSIEURS,

Nous l'avons vu dans la leçon précédente, que les gouvernements aiment l'industrie et l'éclairent, rien de mieux ; mais qu'ils se l'incorporent tout entière, c'est ce qui est inadmissible.

Les abus engendrés par l'esprit de concurrence, sur la gravité desquels je me suis franchement expliqué, sont, entre certaines limites assez resserrées, heureusement, inséparables de la jouissance de la liberté. Or la liberté est douée d'une puissance que nul homme de sens ne saurait contes-

ter. En Europe, elle a, pendant vingt-cinq années, parsemé le sol des témoignages de ce qu'elle a de formidable en son courroux, et, depuis vingt-cinq autres années, sous les auspices de la paix, elle déploie les preuves de la grandeur de sa fécondité. En Amérique, la liberté du travail a donné à la civilisation, dans un intervalle de cinquante ans, un continent couvert de magnifiques et riches campagnes, de cités populeuses et belles, de manufactures dignes d'être citées comme des modèles par la haute moralité qui y règle les rapports des chefs d'industrie et des ouvriers. La liberté n'est point dans le monde un vain fantôme apparu pour un jour. Pendant dix-huit siècles, l'action bienfaisante du christianisme avait préparé sa venue. Issue des énergiques instincts d'indépendance que les races européennes portaient dans leur sein, soutenue et fortifiée des plus nobles penchants de la nature humaine, nourrie des plus sublimes espérances, elle est désormais impérissable. Ainsi, omnipotente et éternelle, telle est de nos jours la liberté. Puisque la concurrence en est, dans l'industrie, la transfiguration irrécusable, légitime, il n'est pas permis de la traiter légèrement, et nous devons, au contraire, la ménager, même dans ses écarts.

Si la concurrence a produit des maux trop réels, dont je vous ai esquissé le tableau, non sans un sentiment amer, que de services n'a-t-elle pas rendus! Combien d'autres elle est appelée à rendre encore! En dépit des cruelles douleurs qu'elle peut occasionner, elle semble une des conditions essentielles de l'accomplissement des destinées humaines, dans ce qu'elles ont de plus consolant pour quiconque aime ses semblables. Je vais m'expliquer.

L'humanité, depuis son origine, tend, d'un pas lent quelquefois, mais jamais interrompu, vers une destination digne d'envie, vers cette liberté qui est complète parce qu'elle implique l'ordre, qui consiste dans le développement de nos facultés et dans leur exercice au profit de nos semblables et au nôtre. La jouissance de cette liberté définitive et véritable est subordonnée à des conditions matérielles, et l'aisance lui est indispensable comme un piédestal à une statue, plus que cela, presque comme le corps à l'âme. Or la concurrence est un stimulant énergique dont l'intervention est nécessaire pour susciter infailliblement cette aisance précieuse.

Avec la concurrence, en effet, et avec elle seule, seront successivement appliquées à l'industrie les découvertes de la science, qui, sans elle, demeureraient, pendant des myriades d'années peut-être, stériles pour le bien-être général.

L'esprit humain, dans le cours des siècles, a fait des découvertes merveilleuses, dont il a le droit d'être fier. Toutefois, dans nos rapports avec le monde matériel, nous avons été, jusqu'à ce jour, théoriciens beaucoup plus que praticiens. D'une main tantôt audacieuse, tantôt subtile, nous avons soulevé le voile de la nature. Pénétrant ainsi par un intrépide essor vers les cieux, ou, par la patience de la ruse, dans la région des mystères, nous y avons ravi de nombreux secrets. Mais ces admirables conquêtes, nous n'avons pas encore su les rendre fécondes pour notre usage.

Quoi de plus beau et de plus imposant, par exemple, que la science astronomique! Nous sommes parvenus à calculer la distance des astres au soleil; nous

pouvons estimer l'intervalle qui, à chaque moment, les sépare les uns des autres ; nous avons mesuré le ciel comme l'arpenteur jalonne la longueur de nos rues ; nous savons, avec le dernier détail, la durée des révolutions des planètes dans l'espace et sur elles-mêmes, ainsi que les perturbations accidentelles qu'éprouvent leurs vastes orbites ; nous connaissons avec tant de précision tous les mouvements célestes, que nous pourrions croire que notre doigt a tracé dans l'immensité les courbes décrites par les globes de l'empyrée, quoique ces courbes aient pour unité de mesure un million de lieues, nous, petits êtres qui n'avons pas six pieds de haut. Nous avons fait plus : portant pour ainsi dire la main sur leur surface, nous avons relevé leurs dimensions. Êtres faibles et chétifs, nous pouvons raconter combien pèsent ces planètes de Jupiter et de Saturne, auprès desquelles la terre que nous habitons n'est qu'un globule (1). De tel de ces corps, nous avons pu dire avec assurance que son atmosphère est épaisse ; de tel autre, qu'elle est légère ; dans un troisième, nous avons reconnu un astre mort, sans végétation pour l'embellir, sans eau pour l'arroser, sans air qui le baigne. Pour ce qui est de notre planète, notre pensée a plongé dans ses profondeurs ; nous avons deviné ce qui se passait au fond de ses entrailles, quelle chaleur y régnait. Nous avons saisi la vie animale et végétale dans toutes ses manifestations, depuis les êtres les plus monstrueux jusqu'à ceux que le microscope seul révèle à

(1) Le volume de Jupiter égale 1338 fois, et celui de Saturne 928 fois le volume de la Terre.

notre vue. Reculant de cent mille années en arrière, nous avons retrouvé les conditions d'existence d'animaux qui avaient disparu bien avant que l'homme existât; nous avons apprécié les rapports de leur organisation avec la nôtre, et nous avons osé décrire leurs habitudes et leurs mœurs.

Les acquisitions faites par la science sont donc prodigieuses; mais c'est notre curiosité seule qu'elles satisfont; et, de ces grandes lois de la nature que nous avons découvertes, nous n'avons su jusqu'à ce jour tirer que peu de conséquences pratiques au profit des hommes. Ainsi nous ne nous les sommes appropriées qu'à demi. Notre esprit plane orgueilleusement sur la nature; mais notre corps ne participe pas à ce glorieux empire. Il reste encore ignoblement asservi au monde matériel. Il l'est par des besoins grossiers, que, pour le grand nombre de nos semblables, nous ne savons pas même à moitié satisfaire, faute d'avoir suffisamment acclimaté dans les régions du travail industriel les pensées surprises à la nature par les argonautes de la science.

Nous savons calculer, à une minute près, les éclipses du soleil et de la lune; nous prévoyons le passage des planètes sur le soleil avec une exactitude telle, qu'on pourrait prétendre que ces astres magnifiques nous obéissent; nous nous sommes, pour ainsi dire, rendus les maîtres des mouvements capricieux des comètes vagabondes; nous leur assignons presque impérieusement l'instant de leur retour; mais nous n'avons pu encore obtenir de la terre, pourtant si féconde, qu'elle offrît une nourriture et un vêtement passables pour tous ceux du moins de nos frères qui l'en sollicitent par leur travail.

Je me trompe, Messieurs, l'œuvre est commencée; elle est en train; elle se poursuit. Depuis un demi-siècle, un mouvement nouveau s'est déclaré dans ce sens, contemporain du progrès accéléré de la liberté politique; tant la solidarité est étroite entre celle-ci et ce que l'on peut appeler les franchises matérielles! La science a donné la main à l'industrie, et par l'effet de cette union, la puissance de l'une et de l'autre s'est prodigieusement accrue.

Or, dans cette voie d'application où les hommes sont entrés depuis un demi-siècle, c'est la concurrence qui les aiguillonne et les fait avancer.

Grâce à la concurrence, les objets manufacturés baissent de prix de plus en plus, et descendent à la portée d'un nombre toujours croissant de consommateurs. Sous son impulsion, l'industrie éprouve dans ses procédés des changements rapides, et sans cesse se renouvelle. Au milieu de ce mouvement perpétuel, celui-ci réussit avec éclat, celui-là succombe misérablement, après avoir lutté avec un courage et une intelligence dignes d'un meilleur sort. Le triomphateur de la veille est trop souvent la victime du lendemain. Mais en somme, à travers des désastres individuels fréquents et trop déplorables, l'industrie poursuit sa marche ascendante, et le résultat évident de ses perfectionnements, c'est l'admission d'un nombre de plus en plus considérable des membres de la famille humaine à des jouissances qui, jusqu'alors, n'étaient accessibles qu'à une minorité privilégiée.

Il est vrai que par contre, en dépit de la concurrence et malgré le progrès des arts dans leur rapport avec l'agriculture elle-même, la plupart des denrées

agricoles, celles surtout du règne animal, éprouvent, dans les circonstances actuelles, une hausse de prix qui semble se mesurer sur les réductions des objets manufacturés, et qui les balance. La viande, par exemple, est plus chère en France qu'en Allemagne, sur les bords du Danube que sur ceux de la Néva ou du Volga, en Russie qu'à Buénos-Ayres, à New-York et à Philadelphie qu'à Cincinnati ou à Pittsburg, à Londres que partout ailleurs. Mais ce n'est point un effet nécessaire de l'avancement de la civilisation ni de son raffinement. Ce sont des faits sur lesquels on est fondé à croire que le législateur devrait et pourrait avoir, dans une certaine mesure, une action répressive. Rien ne démontre que la baisse des objets manufacturés et l'enchérissement des denrées agricoles soient absolument et toujours des événements corrélatifs et réciproques, les deux faces d'une même situation. La logique, qui ne saurait réclamer d'une manière absolue le gouvernement du monde, mais qui est en droit de prétendre à y participer, autoriserait à soutenir qu'à partir d'un certain point, il devrait y avoir entre les deux classes de produits une solidarité assez intime pour que l'une ne pût descendre sans que l'autre la suivît.

J'attache le plus grand prix à justifier par des exemples cette proposition, que la concurrence, cause ou occasion de tant de douleurs, est en même temps le principe des avantages les plus signalés au profit de la civilisation, et particulièrement en faveur du plus grand nombre qui aujourd'hui, sur plus d'un point, dans plus d'un État, semble avoir le droit de l'accuser amèrement.

Je pourrais appeler votre attention sur les effets

de la métamorphose que la fabrication des tissus a subie; ils sont tels, qu'aujourd'hui la femme d'un ouvrier porte des robes que les reines eussent enviées il y a quatre ou cinq cents ans. Il n'est pas un chef de famille, même dans la classe des artisans, qui ne possède une paire de bas de soie, tandis qu'autrefois les souverains en manquaient; témoin ce roi d'Angleterre qui, ayant à recevoir un ambassadeur de France, supplia un de ses parents de lui prêter sa paire de bas pour cette circonstance solennelle. Mais je préfère choisir des exemples dans l'histoire la plus contemporaine, parmi les faits qui se sont accomplis sous nos yeux depuis une dixaine d'années.

Jadis, un livre était un objet à la portée de la seule opulence. L'imprimerie vint, et il ne fallut plus pour un volume la vie d'un copiste. Les productions de l'esprit tombèrent à des prix bien plus abordables. A Paris, cependant, un ouvrage nouveau, d'étendue moyenne, se publie généralement encore sous la forme de deux volumes in-8°, valant 15 francs. Tout récemment, à l'in-8° on a commencé à substituer le format dit anglais, qui ne coûte que 3 francs par volume. Mais les Belges, qui se faisaient les uns aux autres la concurrence la plus active, ont à la fois diminué et le format et le nombre des volumes. De l'ouvrage qui, à Paris, paraissait en deux in-8°, ils ont fait, eux, un in-12 ou un in-18, qu'ils ont vendu d'abord 3 fr., puis 2 fr. 50 c., 2 fr., 1 fr. 50 c.; ils l'ont ensuite réduit à 75 c., et finalement un des libraires de Bruxelles, plus hardi que les autres, a coté ses volumes à 35 c. Et ne croyez pas que ces prix soient nécessairement et absolument ruineux pour le vendeur. En France, particulièrement auprès de Li-

moges, il existe des imprimeries travaillant aux prix les plus modiques; si on leur demandait un grand nombre d'exemplaires du même ouvrage, elles livreraient la feuille d'impression à 3 centimes, à plus bas prix peut-être (1).

Ces chemins de fer, qui semblent appelés à changer la face du monde, n'est-ce pas à la concurrence que nous les devons? Le premier chemin de fer qui ait été construit dans le système actuellement appliqué en tout pays, c'est-à-dire avec la vapeur pour unique et rapide force motrice, est celui de Manchester à Liverpool. Pourquoi fut-il entrepris? C'est que les propriétaires des canaux et des routes qui existaient entre ces deux puissantes cités, tirant de leur position tout le parti possible, demandaient de hauts prix au commerce pour l'expédition des houilles, des cotons, des bois de teinture et autres matières premières employées par les populations manufacturières du comté de Lancaster, et de plus hauts pour le retour des produits manufacturés qui, de Manchester, se rendaient à Liverpool, afin de s'embarquer pour toute destination. Les négociants de Liverpool et les fabricants de Manchester résolurent d'ouvrir une autre voie qui suscitât une concurrence aux anciennes. Mais on ne fait pas passer des canaux partout; on n'a pas à commande l'eau nécessaire à leur alimentation. Ayant eu connaissance d'un mode nouveau de transport, consistant à conduire des voitures sur

(1) Déjà, du temps de l'empire, en 1812, un des imprimeurs les plus capables et les plus honorables de Paris, M. Fain, avait offert à l'Université de fournir les livres classiques à raison de 3 centimes la feuille, ce qui eût fait 75 centimes pour un volume de dimension ordinaire. Mais il s'agissait de forts tirages à effectuer sur une composition conservée.

des rainures en fer et permettant l'emploi de la vapeur, les hommes entreprenants qui avaient projeté la communication nouvelle, se décidèrent à appliquer, dans des proportions inconnues jusque-là, ce système dont les résultats étaient déjà remarquables, et à s'y servir, comme d'un moteur doué d'une vitesse jusqu'alors inouïe, de la machine à vapeur en place de chevaux. L'essai réussit au delà de toute espérance, et la civilisation fut ainsi dotée des chemins de fer.

Les chemins de fer sont tout modernes; ils datent de treize ans, en tant que voies de transport à grande vitesse. Voici une autre industrie plus moderne encore, déjà bien remarquable pourtant par sa puissance, car elle est de nature à modifier les rapports commerciaux d'un continent à l'autre, et qui offre un nouvel exemple de ce que peut la concurrence; c'est la filature mécanique du lin. Jusqu'à ces derniers temps on ne pouvait le filer qu'à la main, ce qui élevait à l'extrême le prix des tissus de lin de quelque beauté. C'est pourquoi les consommateurs recherchaient les étoffes de coton, et ainsi l'Europe tirait et tire encore de l'Amérique des masses énormes de coton brut qu'elle file et qu'elle tisse de préférence au lin et au chanvre, quoiqu'elle puisse obtenir ceux-ci de son sol en quantité illimitée. Mais en Angleterre, car c'est là qu'il faut rechercher les effets les plus extraordinaires de la concurrence, les bénéfices étant fort réduits par la lutte des filateurs et des tisseurs les uns contre les autres, quelques-uns eurent l'idée de reprendre des essais de filature mécanique qui avaient été poursuivis fort avant par un habile ingénieur français (M. Philippe de

Girard), et le succès fut tel que cette nouvelle fabrication est devenue l'une des ressources de l'Angleterre manufacturière. Aujourd'hui la France commence à s'y mettre; tout fait présager que ce sera pour elle un élément de prospérité, car nous produisons beaucoup de lin et de chanvre. Ces deux textiles reprendront dans les usages de l'Europe une partie de la place que le coton leur avait ravie (1), à moins que les planteurs de coton, stimulés à leur tour par cette circonstance, ne produisent leur denrée à beaucoup meilleur compte, et, de concert avec les filateurs et les tisseurs, ne diminuent d'autant le prix des cotonnades.

J'emprunte à l'Angleterre un dernier exemple. Depuis longtemps la fabrication des machines à vapeur était portée chez elle au plus haut point de perfection; mais les ateliers n'avaient pas de commandes proportionnées à l'énergie de leurs moyens, à l'énormité de leur capital. Les constructeurs étaient donc avec anxiété en quête d'une nouvelle application de ces puissants engins, qui leur élargît la carrière. Il avait bien été question, depuis la paix, de s'en servir pour traverser les mers; mais un pareil voyage était jugé plein de périls. Exécuté une fois entre l'Angleterre et l'Inde, on n'avait pas osé le répéter. Harcelés par la concurrence, les constructeurs s'avisè-

(1) Ce n'est point à dire pour cela que le coton dût, en ce cas, être abandonné et que l'Amérique dût cesser d'en vendre à l'Europe des quantités considérables. Le seul effet qu'on pourrait attendre consisterait en ce que les progrès de la consommation du coton en Europe, qui sont rapides, se ralentiraient.

L'empereur Napoléon avait conçu la possibilité de remplacer le coton par le lin, et c'est pour cela qu'il proposa un prix d'un million pour la filature mécanique du lin.

rent de renouveler, d'abord il y a huit ou dix ans, dans la Méditerranée, puis entre l'Europe et l'Amérique, l'expérience de 1816, après laquelle on s'était reposé. Cette fois, la réussite a été complète de toute part. Grâce à cette nouvelle application de la vapeur, Athènes, Alexandrie et Constantinople se sont trouvées à nos portes. Le nouveau continent a été tout voisin de l'ancien. Il n'y a plus eu deux mondes. Cette autre contrée, si reculée qu'elle semblait, pour ainsi dire, appartenir à une autre planète, la Chine, n'a plus été qu'à six semaines de nous (1). Aussitôt, par l'inévitable enchaînement des faits, une nouvelle impulsion de la concurrence a produit un résultat plus extraordinaire et moins prévu que tout le reste. Les manufacturiers anglais, auxquels la concurrence, diminuant incessamment leurs profits, ne laissait plus de chances de salut que dans une extension nouvelle de la fabrication, mais qui n'avaient plus chez eux, ni au dehors, des consommateurs en proportion de leur capacité productive, les manufacturiers anglais, dis-je, se voyant aux abois, se sont mis à peser sur leur gouvernement, afin qu'il saisît toutes les occasions, tous les prétextes pour leur ouvrir les portes du céleste empire, immense marché, qui venait d'être rapproché d'eux par la vapeur. Le gouvernement anglais s'est mis à l'œuvre avec l'habileté et la force qu'il déploie dans toutes ses entreprises. En ce moment, les barrières qui séparent la Chine de la civilisation occidentale sont ébranlées, à demi-renversées, et tout porte à

(1) Je lis en ce moment (mai 1844), dans une lettre de Liverpool, que le fret de Liverpool pour la Chine est à plus bas prix que le fret de Liverpool pour le Havre, 20 schellings (25 fr. 25 c.), au lieu de 25 schellings (31 fr. 50 c.).

croire qu'elles tomberont bientôt, événement immense dont la portée politique et sociale est incalculable !

Considérons donc comme établi que la concurrence est le stimulant le plus puissant du progrès de l'industrie ; qu'excité par elle, l'esprit inventif de l'homme accomplit de véritables miracles en faveur de la civilisation, précisément à l'avantage du plus grand nombre, quoique, parfois, et depuis quelques années trop fréquemment, elle inflige de cruelles souffrances aux classes ouvrières, à tout ce qui vit des manufactures. Lors donc qu'on se livre à la recherche des moyens d'organiser le travail, on n'est pas admissible à faire abstraction de la concurrence, et l'on doit reconnaître, au contraire, qu'elle a droit à être ménagée, profondément respectée. Ce sont seulement les abus auxquels tout ce qui dépend de l'homme est sujet, et qui, en ce moment, de la part de la concurrence sont manifestes, que, d'une main ferme, mais toujours prudente, les gouvernements doivent s'appliquer à réformer ou à prévenir.

« Quoi, dira-t-on, cette concurrence est inévitable. Les conséquences qu'elle entraîne, cette instabilité extrême, ces éclatants revers au lendemain du triomphe, ce sont des maux nécessaires. Une inexorable fatalité nous les impose ; l'industrie sera donc à jamais un tourbillon où les existences seront indéfiniment ballottées, meurtries, brisées, où le bonheur aura la durée d'un éclair, où le repos sera de l'inconnu, le calme une chimère ! Ce que vous qualifiez de progrès n'est ainsi qu'un état maladif ! Les victoires dont vous félicitez l'espèce humaine sont comme celles que Pyrrhus

remportait, et dont il pouvait dire qu'il ne lui fallait plus que deux succès pareils pour que sa ruine fût consommée. »

N'exagérons rien. Sans contester les douleurs ou les perplexités dont, de nos jours, est semée la vie industrielle, on doit tenir pour certain que plusieurs de ces maux dérivent d'abus sur lesquels les hommes ont prise. Ne nous récrions donc pas absolument contre la dureté du sort. Ne nous considérons pas comme les victimes d'une destinée qui nous poursuivrait d'implacables rigueurs. Gardons-nous de qualifier d'illusion l'enthousiasme avec lequel nos pères, dans leur soif d'amélioration, ont choisi, afin de le léguer à leur postérité, le régime de la concurrence.

Et puis ce serait s'abuser que de croire que la concurrence soit appelée à agir éternellement avec l'énergie qu'elle déploie aujourd'hui. Les douleurs qui trop fréquemment ressortent, pour l'individu, de l'action de la concurrence au profit de la masse, ne doivent pas, à beaucoup près même, conserver toujours l'intensité qui présentement leur est propre. Non, tous les siècles ne ressembleront pas à celui dans lequel nous avons été jetés, ni par leur gloire, ni par leur fécondité, ni par leurs angoisses. Nous sommes, il faut franchement le dire, à une de ces époques pour lesquelles le repos n'est point fait, et où le bonheur, en tant qu'il résulte d'un balancement harmonieux des désirs et des jouissances, disparaît presque de ce monde. C'est un de ces états transitoires pendant lesquels les sociétés éprouvent une rénovation ; un de ces passages hérissés de périls et de peines, entre un passé dont on ne veut plus et

un avenir meilleur qu'on a entrevu, à la faveur d'un divin éclair, et vers lequel on s'est précipité avec un élan qu'on n'est plus le maître de contenir. C'est un abîme qu'il faut franchir, mais où l'on ne se fraye un chemin qu'en le comblant par des sacrifices, tout comme ces fossés profonds au travers desquels des assiégeants se ménagent une voie en les remplissant de leurs cadavres. En pareille situation, si l'on éprouve des désirs disproportionnés à tout ce qu'on peut atteindre, c'est qu'on désire pour le compte de toute une longue suite de générations à venir. Il faut reporter sur la postérité la majeure partie des espérances dont on s'était bercé, et alors elles cessent d'être de l'intempérance. Quand les générations qui, en des temps comme les nôtres, ont la charge de la civilisation, repoussent ce sentiment de perpétuité, et se refusent à se sentir vivre dans celles qui doivent leur succéder, malheur à elles! Elles trouvent que la vie est bien amère, en elles se soulèvent des pensées de révolte contre la divine Providence, elles sont tentées de se livrer à tous les désordres.

Une transition pareille implique une transformation industrielle; alors, en effet, la civilisation a besoin de troquer son matériel incommode et usé contre un autre qui soit neuf et meilleur. Et nous l'avons vu, pour le prompt et sûr accomplissement de la manœuvre, il est indispensable que l'aiguillon de la concurrence se fasse sentir avec toute sa vivacité. Mais enfin le changement de front ne dure pas indéfiniment. La manœuvre a un terme, et la société fait bientôt une halte, sauf à se remettre plus tard à marcher. Ainsi, l'activité de la concurrence et les maux qu'elle engendre devront s'amoindrir par eux-

mêmes, après un certain délai. Quand l'énorme capital intellectuel qu'a lentement accumulé le genre humain, aura été mis en monnaie industrielle, quand l'industrie se sera assimilé tous les trésors que la science recèle à l'état latent dans ses flancs, la fièvre se ralentira, si elle ne cesse pas. La vie industrielle sera, pour un laps de temps, infiniment moins agitée, infiniment moins laborieuse ; les hommes, alors, pourront recueillir et savourer ce qui aura été semé avant eux, sans que ce soit empoisonné de tout ce qu'une concurrence effrénée y mêle de nos jours. Et il y aura du repos sur la terre, à moins que, selon un des penchants les plus invincibles de notre nature, les peuples ne s'empressent de se donner un autre souci en place de celui qui les aura quittés.

A la fin du dernier siècle, quelques esprits distingués, l'illustre Bailly en tête, ont cru que la civilisation, aux funérailles de laquelle ils assistaient, procédait d'un peuple primitif auquel ils faisaient remonter une foule de croyances qu'on trouve identiques en effet chez la plupart des nations, et de procédés universellement répandus aussi, dont plusieurs, fait merveilleux, sont parfaitement conformes aux indications d'une science supérieure, sans que les travailleurs qui les suivent puissent aucunement s'en rendre compte et en donner la clef. Il n'est pas déraisonnable au moins d'admettre qu'il y ait eu d'autres époques analogues à la nôtre, où le genre humain ait appliqué industriellement des acquisitions scientifiques préalablement amassées pendant une longue suite de siècles peut-être, et que, par des communications mystérieuses, le peuple, plus avancé que les autres, qui accomplissait ce travail, ait de

proche en proche propagé ses méthodes, nouvelles alors, chez les autres nations. Pour expliquer certaines consonnances générales dans les usages et les traditions, il n'est pas nécessaire de recourir à l'hypothèse d'un ancien empire universel, ou à celle d'une Atlantide qui aurait été engloutie au sein des flots d'une mer courroucée, après avoir doté le reste des hommes d'une multitude de découvertes. De même, un jour viendra, et il me semble peu éloigné, où tous les arts, remaniés de fond en comble et régénérés sur toute la surface de la terre, offriront aux hommes, bien plus qu'aujourd'hui, de nombreux éléments de bien-être et de bonheur. On en sera redevable au mouvement dont nous sommes les témoins, les acteurs, ou les patients, et où la concurrence fait l'office d'un mobile à l'insurmontable énergie. Mais quand ce moment sera venu, les générations actuelles de la société européenne qui se livrent à ce travail de rénovation avec une si infatigable ardeur, un si beau dévouement et un si éclatant succès, n'auront pas seulement une existence mystérieuse et conjecturale sur laquelle disserteront les savants. Pour tous les peuples, lorsque, dans l'agitation des sociétés, ils trouveront le temps de se ressouvenir, elles seront l'objet positif, notoire, respecté, d'une reconnaissance profonde ; aux yeux de tous les enfants des hommes, notre époque sera glorieuse et bienfaisante entre toutes les autres ; cela vaut bien la peine de supporter des privations et des douleurs.

Que si vous m'objectiez que les moyens qu'en ce moment j'oppose à la concurrence, et les palmes dont j'essaye de l'entourer pour la rendre acceptable, ne sont pas du domaine de l'économie politique, je ré-

pliquerais que l'économie politique ne possède ni l'omnipotence, ni l'omniscience. Il semble de mode aujourd'hui de réclamer d'elle des actes au-dessus de ses forces et de lui poser des problèmes dont elle n'a pas la solution. Dans le désappointement de son orgueil, le sphynx de la fable, après qu'en lui disant le mot de son énigme, on lui eut montré la limite de sa science, se précipita du haut de son rocher. Moins présomptueuse, il convient que l'économie politique, à bout d'expédients, renvoie à plus puissant qu'elle, aux seules autorités compétentes, à la morale, à la philosophie, à la religion.

VINGT-TROISIÈME LEÇON.

L'industrie commerciale ou des échanges est-elle plus qu'une autre de nature à devenir un monopole de l'État?

SOMMAIRE.—Le commerce proprement dit est de toutes les industries celle pour laquelle on a le plus spécialement réclamé le monopole de l'État; l'individualisme y exerce en effet une influence plus particulièrement fâcheuse.— Dans le commerce, la concurrence a souvent pour effet d'élever les prix, par suite de frais excessifs pour le magasin et pour les annonces ; elle occasionne une détérioration de la qualité : falsifications pratiquées sur les vins et sur divers produits, même sur les médicaments; réclamations de Charles Fourier contre ces fraudes. — Elles sont plus faciles à l'industrie commerciale qu'à l'industrie manufacturière, parce que le manufacturier subit le contrôle du marchand dont l'œil est exercé, et que celui-ci n'a affaire qu'à un public plus inexpert. — Le principe de la *moindre action* est complétement inconnu dans le négoce tel qu'il existe en France et à peu près partout ; le personnel y dépasse de beaucoup ce dont il est besoin. — Ceux qui, pour remédier à ces abus, demandent pour l'État le privilége du commerce, en laissant d'ailleurs les autres industries aux particuliers, arguent de l'inutilité de la concurrence pour l'industrie commerciale où il n'y a pas de procédés à perfectionner; cette idée extrême n'est que spécieuse; il n'est pas exact que la concurrence soit inutile dans le commerce. — Les commerçants ne sauraient être transformés en fonctionnaires publics sans beaucoup d'inconvénients: dangers qu'aurait la mesure pour l'autorité elle-même. — Le sentiment libéral qui anime les sociétés modernes répugne à cet envahissement par le gouvernement, qui doit centraliser mais non absorber. — L'État doit intervenir dans le négoce, soit par la création de bonnes voies de communication qui ont pour effet de réduire le coût des transports, soit par l'amélioration et l'extension des institutions de credit, soit par la répression des fraudes, et par des mesures rendant efficaces les marques de fabrique, soit par la vérification des poids et mesures.—Mais, de ces moyens à une prise de possession, il y a une distance infinie; ce n'est qu'au cas d'une nécessité absolue que l'État pourrait s'emparer de quelques branches du négoce. — Un meilleur avenir ne semble-t-il pas se préparer pour le commerce? puissance centralisatrice des capitaux; elle commence à se faire sentir dans l'industrie commerciale ; les grands magasins tendent à se substituer aux petits; avantages de ce nouvel état de choses; ce ne sera pas de la féodalité commerciale. — Ce qu'on doit attendre du développement de l'instruction professionnelle pour ménager la transition.

MESSIEURS,

En vous présentant quelques observations sur l'organisation de l'industrie en général, j'ai réservé une industrie spéciale, mais très-vaste dans sa spécialité, celle des échanges, ou le commerce proprement dit.

Le commerce remplit dans la société la fonction d'intermédiaire entre le producteur et le consommateur ; il va chercher les produits chez le premier, et les fait arriver à la portée du second. Le commerce ainsi comprend deux services, qu'on peut désigner séparément par les mots de roulage et de courtage. Il a excité des réclamations particulières ; c'est pour lui qu'on a demandé avec le plus d'insistance le monopole de l'État. Et il faut convenir qu'il prête à des reproches dont les autres industries sont exemptes.

L'individualisme, en effet, y exerce une influence particulièrement fâcheuse. Tandis que, dans l'industrie manufacturière, la concurrence a pour effet nécessaire, infaillible d'abaisser les prix, parfois même au-dessous des frais de fabrication, dans l'industrie commerciale elle a souvent pour effet de les élever. C'est qu'elle impose au commerce de détail un luxe de frais qualifiés d'accessoires qui l'emportent sur le principal. Pour affriander les chalands, le commerçant en boutique est ou agit comme s'il était contraint de recourir à de coûteux moyens d'attraction. Ainsi il prend un magasin, qu'à son éclat fastueux on dirait fait non pour abriter des marchandises, mais pour loger des princes en un jour de gala, et pour lequel il paye un loyer exagéré eu égard à la masse de ses affaires. Il se fait placarder sur les places publiques, il a recours aux annonces insérées dans les journaux, excellents moyens en effet de se saisir de l'attention du consommateur. Mais les annonces, en Angleterre, même en France, coûtent cher à qui s'en sert sur une certaine échelle. Tel marchand de cirage à Londres dépense, dit-on, plusieurs centaines de mille

francs par an de cette manière; et, à Paris, il y a tel médicament bien connu, dont l'inventeur doit le gros revenu qu'il en retire à la somme qu'il a le bon esprit d'employer annuellement en annonces. Les frais généraux de l'industrie commerciale arrivent ainsi à être hors de toute proportion avec ceux que supporte l'industrie manufacturière; et le morcellement excessif qui règne dans le commerce, les aggrave encore.

A ce renchérissement des produits, fruit de la concurrence en matière de négoce, vient s'ajouter un autre mal qui équivaut à une dépense, et qui est plus fâcheux pour le consommateur, c'est la détérioration de la qualité. La concurrence a engendré dans le commerce, je parle surtout du commerce de détail, des myriades de fraudes. La falsification s'est étendue aux objets de la consommation la plus courante, aux denrées dont l'entière pureté importerait le plus à la santé publique.

Vous savez ce qui se fait à Paris, depuis plusieurs années, à l'égard des vins. Dans cette métropole du bien-être et des plaisirs, où il semble que les plus délicieuses boissons dussent s'offrir à qui veut les payer, les vins subissent une sophistication déhontée. D'abord on livrait au public des breuvages résultant du mélange du petit cru d'Orléans avec les vins un peu plus chauds du Midi. Plus récemment, visant à l'économie, ou pressés par la concurrence, les falsificateurs en sont venus à vendre de l'eau, rendue sapide au moyen de l'alcool, et teinte avec les vins couleur d'encre que fournissent les bords de la Méditerranée. Remarquez bien que ces fraudes ne profitent aucunement au producteur proprement dit. Le propriétaire vinicole s'endette, le consommateur est

empoisonné, seul le débitant ou l'intermédiaire s'enrichit.

Peu de jours s'écoulent, sans que les journaux retentissent de quelque adultération nouvelle découverte sur un produit ou sur un autre. Tantôt c'est le sel de cuisine que l'on mélange de carbonate de soude, de sel de varec ou de plâtre; tantôt c'est la farine où l'on introduit de la fécule, et même, assure-t-on, de l'argile blanche. Il n'est pas une ménagère qui aujourd'hui ne se méfie de l'huile qu'on lui vend comme extraite de l'olive, ou du sagou qu'on lui présente comme du sagou des Indes. La falsification est devenue universelle, et il serait beaucoup plus court de compter les denrées qu'elle respecte que celles qu'elle atteint. On sait avec quelle verve Charles Fourier a signalé ces méfaits, et quel parti il en a tiré pour critiquer la constitution industrielle des sociétés modernes.

Dans une industrie qui, plus que les autres, devrait en être à l'abri, dans la droguerie qui fournit des médicaments aux pharmaciens, des fraudes coupables ont été pratiquées. C'est ainsi que, par un crime digne de tous les châtiments, nos jeunes soldats de l'Algérie, rongés de la fièvre, ont reçu, dit-on, pendant quelque temps, au lieu de sulfate de quinine, je ne sais quelle farine sans vertu.

Les supercheries sont plus faciles dans le négoce que dans l'industrie manufacturière, et en voici la raison. Le manufacturier subit le contrôle du commerçant ou débitant que l'habitude d'acheter et de manipuler la même marchandise rend difficile à tromper. Personne n'ignore la puissance que les organes de l'homme acquièrent par une applica-

tion continue au même objet. A l'égard du produit dont il trafique, le marchand arrive peu à peu à une délicatesse de perception, à une sorte d'intuition analogue à cette prodigieuse finesse d'ouïe ou de vue que manifestent les sauvages d'Amérique pour découvrir à distance leur ennemi qu'ils veulent tuer, le serpent qu'ils redoutent, la bête qu'ils guettent pour s'en repaître. Ainsi les falsifications du manufacturier ne peuvent se commettre et n'ont lieu qu'avec l'assentiment, ou, pour mieux dire, sur la provocation du marchand. Le manufacturier qui, de son autorité privée, se laisse aller à des fraudes, est bien vite signalé et décrédité dans le monde relativement restreint de ses acheteurs à lui, qui sont les commerçants et les boutiquiers. Le marchand, au contraire, a affaire au public qui, pris en détail, est débonnaire et assez inexpert pour ne reconnaître la fraude qu'à l'user. Les acheteurs isolés, dont la réunion incohérente forme le public, n'ont ni le moyen ni l'occasion de s'entendre ou de s'expliquer sur la conscience des vendeurs, et ce n'est que dans le cas d'un grand scandale ou à la longue que la foule est édifiée tout entière sur les iniquités dont elle est la victime. Le consommateur qui s'est aperçu qu'on le trompait, retire sa pratique au marchand infidèle ; mais celui-ci trouve une autre dupe dans le voisin même de l'homme qui le fuit, et le bénéfice qu'il a réalisé le console du client qu'il a perdu.

Il est un principe, dont les géomètres admettent l'existence dans le monde matériel ; c'est celui de la *moindre action*, d'après lequel le mouvement des divers astres de notre système planétaire s'opérerait avec une dépense de force qui serait un minimum.

Ne peut-on pas dire aussi que la perfection administrative d'une société consisterait en ce que le principe de la moindre action y fût réalisé aussi complétement que possible, et que chaque service général s'y accomplît avec un minimum d'efforts et de déboursés? Or, le négoce est une des branches de l'activité sociale où ce principe est le plus méconnu.

Indépendamment de l'énormité, tout à l'heure signalée, des frais généraux, une infraction insigne au principe de la moindre action résulte de l'exagération du personnel que le commerce emploie. Les marchands sont bien autrement nombreux qu'il n'est nécessaire. Comme il faut que tous ceux qui exercent cette profession en retirent un profit suffisant pour vivre, la société est grevée par là de ce que, dans les discussions du budget de l'État, on appelle le luxe des états-majors. D'autre part, elle est privée de la masse des produits que créeraient ces mêmes personnes qui généralement sont intelligentes, si elles étaient retirées de l'industrie commerciale dont elles sont des membres superflus, pour être versées dans l'industrie manufacturière, ou dans l'industrie agricole, qui est si impuissante encore à satisfaire les besoins de nos semblables.

Par l'effet de cette surabondance du personnel commercial, la vente en détail est excessivement morcelée. De plus, une armée d'intermédiaires s'interpose entre le producteur direct et le vendeur qui livre les produits au public, véritables parasites qui attirent à eux le bénéfice, souvent sans en rien laisser au producteur, et qui pourraient disparaître sans nul dommage pour la société (1).

(1) A la Teste, près de Bordeaux, j'ai entendu dire que le profit presque

En somme, l'industrie commerciale, telle qu'elle est exercée aujourd'hui, est un service public extrêmement onéreux. Tandis que la portion du prix qui représente le bénéfice du fabricant s'élève à 5, 8, 10 p. 100, suivant les industries, sans jamais aller au delà, si ce n'est dans des circonstances exceptionnelles, la marchandise, en passant des mains du commerçant à celles du consommateur, éprouve une augmentation de prix de 20, 25, 30 et 50 pour 100, sans cependant que le négociant ou le boutiquier fasse une exorbitante fortune, tant ce service public de la mise en consommation est ruineusement constitué!

Frappés des inconvénients ainsi attachés à l'industrie commerciale, des réformateurs ont proposé de la remettre spécialement entre les mains de l'État, en laissant aux particuliers le libre exercice de la production (1). Seul, d'après eux, l'État aurait le privilége de vendre les marchandises obtenues par les producteurs ordinaires. Ainsi cesseraient, disent-ils, les abus criants de la concurrence dans le négoce, et le principe de la moindre action, qui en est banni aujourd'hui, lui serait pleinement appliqué. « Quel inconvénient y voyez-vous, ajoutent-ils? La » concurrence disparaîtrait du monde commercial » proprement dit; mais serait-ce un mal? La concur- » rence y est-elle absolument nécessaire? Non. C'est

tout entier du commerce du poisson, avant l'établissement du chemin de fer, servait à enrichir des intermédiaires placés comme sur plusieurs échelons entre le pêcheur et la regrattière du marché de Bordeaux. C'est par des avances faites aux pêcheurs, quand ceux-ci étaient dans le besoin, qu'on les tenait en dépendance. On pourrait citer mille exemples pareils.

(1) Cette opinion a été soutenue récemment avec beaucoup de force par M. Léon Brothier, dans un ouvrage intitulé : *du Parti Social.*

» un aiguillon indispensable à l'industrie manufactu-
» rière, qui, sans elle, manquerait d'excitation suffi-
» sante pour améliorer ses procédés. Mais l'industrie
» commerciale n'a pas, à proprement parler, de pro-
» cédés ; elle se réduit à transporter les produits
» d'un point à un autre et à les offrir au consomma-
» teur ; il n'y a pas deux manières d'exécuter ces opé-
» rations. »

L'idée, ainsi présentée, séduit à la première vue. Elle doit néanmoins exciter notre défiance, même avant que nous l'ayons examinée à fond, parce que l'accaparement de tout le négoce par l'État est un de ces moyens extrêmes, auxquels l'opinion publique de nos jours, disons-le à sa louange, répugne profondément ; cela ne résiste pas, d'ailleurs, à une analyse attentive.

Il n'est pas exact que la concurrence soit inutile dans le commerce. On oublie qu'elle fait sentir son action sur les marchands, lorsqu'ils achètent. Stimulés par elle, ils préfèrent tel produit à tel autre ; ils sont aux aguets pour épier de bonnes occasions ; ils s'appliquent à fournir aux fabricants et à tous les producteurs des indications utiles ; ils s'ingénient pour mettre en valeur des objets qui, autrement, resteraient dépourvus d'utilité.

Ensuite, comment admettre que tous les commerçants soient transformés en fonctionnaires publics ? Le commerce de détail exige une prévenance et des attentions qu'on attendrait vainement d'un fonctionnaire. Deux choses sont également proverbiales en France, l'une est l'empressement, l'infatigable politesse, la complaisance illimitée des marchands ; l'autre est la hauteur, la morgue même qui caractérise fré-

quemment les agents des administrations publiques, d'autant plus que leur rang est plus subalterne. Il est incontestable que la substitution de ceux-ci à ceux-là serait déplaisante pour les acheteurs et nuirait à la vente, et, par conséquent, à la fabrication. Ce serait une position fausse que celle des fonctionnaires publics revêtus des attributions de commis de magasins. Non que j'entende ravaler ces derniers; je veux seulement dire que la mission qu'ils remplissent est incompatible avec l'attitude qu'on est habitué à voir aux fonctionnaires et que les employés de l'État affectent toujours. Les agents de l'autorité ont pour mission de transmettre des ordres à la multitude, et non d'en prendre d'elle. Dans les magasins, cependant, ils en recevraient, du matin au soir, d'un public qui souvent a le mauvais goût de les exprimer assez cavalièrement. De là, dans l'exécution, des embarras qui seraient inextricables.

Mais surtout le sentiment libéral dont nous sommes tous animés, et que nous devons tous cultiver religieusement, proteste contre cet envahissement de l'État, qui obligerait la plus pauvre ménagère à aller traiter avec un fonctionnaire public pour acheter une paire de bas, et la contraindrait d'attendre de sa courtoisie qu'il prît la peine de vider ses cartons. Sans doute la centralisation est une machine puissante, utile à conserver et dont nous avons même à étendre encore l'action dans quelques directions, tout en la restreignant dans d'autres. Mais gardons-nous bien de la confondre avec la concentration et l'absorption de toute chose au sein de l'État. Les sociétés modernes diffèrent des sociétés antiques en ce que, à côté de la centralisation, la

personnalité humaine s'y dégage, ayant, entre des limites bien espacées, ses coudées franches. Si nous nous laissions aller à des idées telles que celle de l'accaparement du commerce par l'État, au lieu d'aviser simplement à la répression d'abus déplorables et à une observation plus stricte de ce que j'ai cru pouvoir appeler par assimilation le principe de la *moindre action*, nous nous placerions sur une pente dangereuse; nous courrions le risque d'être ramenés vers un passé où la liberté était sacrifiée, où l'immense majorité des hommes n'avait pas d'existence individuelle, et où la société, dépourvue du ressort de la personnalité, ressemblait à une masse inerte et confuse.

Ce n'est pas que les gouvernements n'aient rien à faire à l'égard du négoce. Pour eux, au contraire, c'est un droit et un devoir d'y intervenir, et cette intervention peut être éminemment utile. A eux, par exemple, d'en diminuer les frais en réduisant le coût des transports à l'aide de bonnes voies de communication, et vous savez qu'en ce moment les gouvernements européens rivalisent de zèle à ce sujet; ou en améliorant et en étendant les institutions de crédit, et, dans ce but, il faut le reconnaître encore, de louables efforts se font ou se préparent. Il leur appartient aussi de pourvoir par des moyens de police à ce que certaines fraudes soient plus difficiles, sinon impossibles, et à ce que la cupidité de quelques-uns ne compromette pas des relations commerciales avantageuses à tous; en m'exprimant ainsi, j'ai particulièrement en vue le commerce d'exportation, qui, en France, à une certaine époque, a gravement souffert de la rapacité imbécile d'un petit

nombre de spéculateurs (1). Les gouvernements peuvent et doivent adopter des mesures qui rendent les marques de fabrique efficaces et qui empêchent l'usurpation non-seulement des marques employées par les manufacturiers nationaux, mais, ainsi qu'on le fait maintenant dans plus d'un pays, de celles des peuples étrangers. On est encore en droit d'attendre d'eux une vérification soignée des poids et mesures. Il est dans leurs attributions naturelles de tracer des règlements au commerce, surtout lorsqu'il s'agit des denrées les plus nécessaires à l'alimentation publique. C'est ainsi qu'en France les boulangers et les bouchers sont placés sous une surveillance tout à fait spéciale et astreints à certaines règles, les premiers notamment pour les approvisionnements en blé ou en farine.

Mais, de ces précautions tutélaires, de ces mesures préventives ou répressives à la prise de possession par l'État, il y a une distance infinie. Ce serait seulement au cas où tous les autres moyens auraient été épuisés et reconnus impuissants, et où il y aurait un péril urgent pour la chose publique, pour la santé des citoyens, qu'un gouvernement pourrait s'emparer exceptionnellement d'une branche de l'industrie commerciale. Au surplus, sans qu'on doive se dis-

(1) Parcourant l'Amérique du Nord, en 1834 et 1835, j'ai trouvé dans plusieurs États de l'Union des règlements en vigueur pour l'inspection attentive, à la sortie, des denrées les plus usuelles, notamment de la farine et des salaisons de poisson, de porc et de bœuf, du tabac, du houblon, etc. J'ai exposé ailleurs, avec quelque détail, ce qui avait été pratiqué ainsi dans quelques-uns de ces États (*Lettres sur l'Amérique du Nord*, lettre XXVIIe). En 1838, plusieurs personnes haut placées ont été d'avis d'introduire en France cet usage. Le ministre du commerce d'alors, M. Martin (du Nord), préparait ce résultat, si nous sommes bien informé, sous une forme qui n'aurait eu rien d'offensi pour la liberté industrielle.

penser de l'intervention de l'État, nous ne sommes peut-être pas aussi loin qu'on le pense de voir une autre force, issue du commerce lui-même, entrer dans la lice pour l'application du principe de la moindre action et l'atténuation des fraudes.

Il a beaucoup été question, dans ces derniers temps, de la lutte entre le capital et le travail. Le capital a été représenté comme une sorte de vampire qui cherche à sucer toute la substance des travailleurs, et l'on ne peut nier qu'il n'ait quelquefois abusé de sa force ; tous les forts en sont là. Mais c'est un instrument qui, dans la plupart des cas, peut tourner à bon usage. Il en est de lui comme de tout levier ; la moralité des effets qu'il lui est donné de produire, dépend de la moralité de la pensée qui le met en jeu. Or cette puissance semble au moment de coopérer avec énergie à la solution des problèmes qui sont soulevés aujourd'hui, à l'occasion de l'industrie commerciale.

La tendance du capital à constituer de grandes entités au lieu d'une multitude d'individualités microscopiques, a été jusqu'ici plus apparente dans les manufactures ; mais elle commence à se révéler aussi dans le commerce ; et désormais elle agira dans cette sphère avec une force croissante. Elle est parfaitement visible dans les ports, pour le commerce d'exportation. Elle se manifeste à l'intérieur, dans les échanges de tous les jours, par l'ouverture de grands magasins, tels qu'il en existe déjà plusieurs à Paris, qui, successivement, se substituent aux petites boutiques. Le perfectionnement des communications hâtera ce résultat. Car, tout le monde en a déjà fait la remarque, et quelques personnes s'en

sont effrayées, les chemins de fer dont l'Europe et l'Amérique du Nord sillonnent en ce moment leur territoire, mettront un nombre limité de grandes villes dans chaque État et de grands magasins dans chaque grande ville en possession du commerce de détail presque tout entier Il ne devra rester de petits magasins que ceux qui font un service d'assortiment spécial et soigné, requérant toute l'intelligence et toute l'activité d'une famille, ou encore ceux qui vendent des objets d'une conservation difficile qu'on ne demande qu'à l'instant même de les consommer, et qu'ainsi l'on ne peut emmagasiner par grandes masses.

Il est évident que ces vastes dépôts sont favorables au principe de la moindre action. Le personnel y serait beaucoup moins nombreux que la population des boutiques. Les frais généraux y seraient réduits dans une très-forte proportion. En cela, ils seraient très-avantageux au public, sur qui, finalement, retombent tous les frais actuels. Leur influence restrictive sur les fraudes semble indubitable, car d'aussi grands débitants auraient trop à perdre, si une supercherie, par eux sciemment commise, venait à être connue. Les établissements considérables, sur lesquels tout le monde a les yeux fixés, ont un intérêt immense à conserver intacte leur bonne renommée.

Ces grands magasins, dont la réalisation me semble désirable et, dans tous les cas, inévitable, ne constitueraient point nécessairement ce que quelques personnes ont appelé de la féodalité commerciale. Ils n'auraient ce caractère qu'autant que tout le profit y serait réservé à un chef unique ou à quelques chefs, au préjudice des employés. Mais il y a lieu

de penser qu'ils seraient gouvernés par le principe d'association. Telle est, en effet, la condition de la plupart de ceux qui sont sur pied. Ils ne pourraient prospérer autrement, je veux dire à moins d'intéresser directement à leur prospérité un bon nombre de leurs agents. Dans les entrepôts détaillants qui existent à Paris, et que vous connaissez tous, beaucoup de commis ont ce qu'on nomme un intérêt dans la maison. Le traitement fixe qu'ils reçoivent est modique ; la meilleure part de leur rétribution consiste en une part proportionnelle dans le bénéfice net. Et presque toujours, quand le chef de la maison se retire, il laisse la succession des affaires à un ou à plusieurs de ses commis. Là où règnent aussi visiblement la loi d'association et le principe de la récompense selon les services, l'imputation de féodalité serait injuste et mensongère.

Personne ne conteste l'influence des lois sur les usages qui peuvent s'introduire dans la vie industrielle des sociétés. Or les institutions politiques des peuples modernes susciteraient à toute tendance féodale d'insurmontables obstacles, et l'esprit public, qui règle, les mœurs n'irait pas moins à l'encontre.

Quant aux moyens de hâter l'avénement de ce régime nouveau dans l'industrie commerciale, et d'atténuer les souffrances que tout déclassement amène avec lui, c'est l'éducation publique spécialement qui est appelée à les fournir.

Pourquoi l'industrie commerciale est-elle aujourd'hui pratiquée par un si grand nombre? Pourquoi, dans nos cités, tant de petits magasins et tant d'échoppes? C'est que l'industrie commerciale, quand elle est prise dans le menu, n'exige aucun apprentissage;

c'est que tout le monde y est apte, c'est que ce métier, s'il est peu lucratif pour chacun, est du moins infiniment commode pour la plupart. Quoi de moins pénible, en effet, que de tenir une boutique, particulièrement hors des capitales où les soins de propreté et la coquetterie que demande l'étalage ne laissent pas que d'occuper le marchand? On peut croire qu'une bonne partie des hommes qui se livrent à cette profession ne l'eussent pas choisie, s'ils eussent été capables d'en exercer une autre. Ce n'est point par l'effet d'une vocation, c'est faute d'avoir été préparés pour une autre carrière, qu'ils ont adopté celle-ci. Et ils ont très-peu l'esprit du commerce; car, rien dans le monde n'est aussi multiplié que la boutique, et rien n'est rare comme le vrai commerçant, semblable à celui de la Cité de Londres ou de New-York, qui combine les opérations, conduit d'une main sûre les parties liées, et sait perdre un jour ou sur un point pour gagner davantage le lendemain ou à mille lieues de là sur un autre article. Notre France n'est pas riche en hommes pareils; et, hormis l'Angleterre, les États-Unis, la Hollande et les villes anséatiques, il est peu de pays au monde qui en offrent autrement que par exception. Du jour où une éducation professionnelle bien organisée façonnerait les jeunes gens pour une autre destination, l'on peut être certain que le nombre des boutiques diminuerait, indépendamment même de la pression énergique, je ne voudrais pas dire violente, que les grands magasins doivent de plus en plus exercer sur les petits.

Ainsi, ce n'est pas à l'accaparement du négoce par l'État qu'il faut demander la réforme des abus

qu'on a justement signalés dans cette branche de l'activité humaine. Il est plus naturel de l'attendre d'une active intervention du capital, moyennant une direction libérale imprimée à cette force par les lois et par les mœurs publiques, avec le correctif d'une bonne surveillance de l'autorité et sous la réserve d'un système d'instruction professionnelle qui permettrait de s'employer utilement pour la société à une grande partie des hommes qui présentement se vouent au commerce, parce qu'ils ne savent que faire d'eux-mêmes. Ne nous déterminons jamais, Messieurs, aux moyens extrêmes qu'à la dernière extrémité. Quand des difficultés se présentent, jetons attentivement les yeux autour de nous. Dans sa bonté infinie, la divine Providence le plus souvent révèle aux instincts des brutes elles-mêmes, à la condition de chercher autour d'elles, le remède aux maux dont elles pâtissent. A plus forte raison, l'homme, en se livrant à l'observation avec la puissance de son intelligence, est presque toujours assuré de rencontrer sous ses pas les premiers éléments des institutions qui doivent remédier aux souffrances de la société et faciliter le progrès.

VINGT-QUATRIÈME LEÇON.

De l'association. — Des éléments d'organisation industrielle qui existent aujourd'hui.

SOMMAIRE.—Contre les abus de la liberté, il y a deux systèmes de remèdes, les uns dérivant de l'association, les autres de la surveillance de l'autorité.— Le principe d'association comporte des applications très-multipliées, soit dans l'agriculture, soit dans l'industrie manufacturière ou commerciale.—Coup d'œil sur la situation de l'industrie française au moment de la révolution de 1789. Des corporations: elles étaient des institutions politiques plutôt qu'économiques : leurs avantages et leurs inconvénients. — Edit de Turgot, promptement révoqué. — Mouvement extraordinaire de l'intelligence à cette époque ; les jurandes et les maîtrises opposaient au perfectionnement industriel une barrière presque insurmontable ; exemples de Lenoir, d'Argant, de Réveillon ; révolution récente du canton de Bâle. — Décret réactionnaire de la Constituante contre les corporations. — Bases de réorganisation industrielle posées par le gouvernement consulaire. — De l'apprentissage : il est devenu facultatif, d'obligatoire qu'il était; l'usage des machines l'a rendu moins nécessaire ; l'instruction spéciale en tient lieu dans beaucoup de cas ; école de la Martinière de Lyon.—La loi actuelle ne l'impose pas ; elle se borne à garantir l'observation du contrat qui peut avoir eu lieu entre le maître et l'apprenti. — Du livret ; c'est une importante garantie pour l'ordre public ; il est fâcheux que, contre l'intention du législateur, tous les ouvriers ne soient pas porteurs d'un livret.—Des sociétés de secours mutuels; elles assurent à l'ouvrier un salaire en cas de maladie, et des funérailles convenables en cas de décès. — Besoin pour l'ouvrier d'une justice prompte et à bon marché ; des conseils de prud'hommes ; leur origine, Napoléon à Lyon ; créés en 1806, ils ont été perfectionnés par des décrets postérieurs ; étendue de leur juridiction ; état actuel de l'institution ; économie avec laquelle elle fonctionne et confiance qu'elle inspire : la ville de Paris ne la possède pas encore. — On a émis le vœu que les attributions des conseils de prud'hommes fussent accrues, et qu'ils fussent chargés de veiller à l'exécution de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures. — Des caisses d'épargnes; elles ont pris un développement prodigieux ; moyen de rendre l'épargne de l'ouvrier plus régulière. — Projet de création d'une caisse de retraite, comme complément de la caisse d'épargne : inconvénients de la caisse d'épargne vis-à-vis de l'État sur qui pèse la chance d'un remboursement à bref délai de sommes considérables, et vis-à-vis de la classe ouvrière qui n'a aucune garantie contre ses propres caprices ou contre de mauvais conseils, et dont les dépôts ne peuvent s'élever au delà d'une faible somme ; la caisse des retraites y remédierait; elle assurerait au déposant une pension suffisante dans sa vieillesse. — Elle ne dissiperait nullement des capitaux préalablement formés; elle ne porterait aucune atteinte à l'esprit de famille ; elle resserrerait les liens entre la classe la plus nombreuse et l'État. — L'Angleterre a pris sur nous les devants dans cette voie. — Comment l'œuvre de l'organisation du travail s'accomplit partiellement. — Comment la solution de la question de la répartition des produits est implicitement comprise dans les éléments organiques présentés ici, autant que l'économie politique peut par elle-même résoudre cette question ; c'est avant tout une œuvre morale, c'est par le côté moral qu'il faut l'attaquer.

MESSIEURS,

Soit que nous envisagions l'industrie en général,

soit que nous considérions en particulier l'une de ses branches, le commerce, il est un fait aux conséquences duquel nous ne pouvons échapper : la liberté qui est à jamais inscrite en tête de nos codes, se traduit dans l'industrie par la concurrence des citoyens entre eux et par l'exercice de leurs facultés en dehors de la direction du gouvernement érigé en producteur universel. Accueillir l'idée de la suppression de la concurrence, revient à admettre que ce soit pour une possession éphémère de quelques années que les peuples ont poursuivi la liberté pendant des siècles! Le régime de la liberté n'est point, il est vrai, une tente dressée pour le sommeil. Mais elle n'en est pas moins d'un prix inestimable.

Toutefois la liberté dans l'industrie, poussée à l'extrême, touche à l'isolement; et contre cette situation antisociale l'homme a besoin d'un refuge. Il faut à l'homme des institutions dans lesquelles il trouve solidarité, protection, sécurité. Mais cet abri salutaire contre les excès et les maux de l'individualisme, est-ce au prix d'une liberté achetée par tant d'efforts qu'on devra le payer, en sollicitant du gouvernement qu'il assume le monopole de l'industrie? Ne devons-nous pas plutôt le demander au principe d'association, ou à une simple assistance du gouvernement qui soit parfaitement compatible avec la liberté? Cette intervention tutélaire est un devoir de l'autorité, et vous verrez dans le cours de cette leçon que, depuis un demi-siècle, le gouvernement de notre pays n'y a pas manqué, entraînant avec lui dans la voie par lui ouverte la plupart des gouvernements européens.

Les remèdes légitimes à appliquer aux souffrances

de l'industrie peuvent donc se partager en deux catégories, les uns dérivant de l'association, les autres de l'action protectrice du pouvoir.

L'association! rien n'est plus vaste. C'est un principe fécond qui comporte une diversité d'applications infinie. La carrière de l'association est inexplorée encore; c'est comme un de ces archipels de la mer du Sud, aux innombrables îles, qui ont été visités à peine, et dont on ignore encore et les détours et les bons ancrages et les ressources. L'expérience, néanmoins, fournit déjà quelques indications sur les bienfaits qu'on est fondé à attendre du principe d'association.

Ainsi, dans l'agriculture, l'association offre le moyen de combiner les avantages de la petite propriété avec ceux de la grande culture. Elle peut y être ou complète ou partielle; elle peut même n'y être que spéciale et très-restreinte. C'est avec raison que, depuis quelques années, l'attention du public a été appelée sur le mode particulier d'association connu en Franche-Comté et en Suisse sous le nom de *fruitière*. La *fruitière* est une société de cultivateurs, qui réunissent tous les jours dans une laiterie commune le lait de leurs vaches et le font mettre en œuvre par un homme de l'art aux gages de la société. De la sorte, celui qui n'a qu'une seule vache tire proportionnellement de son lait un aussi bon parti que celui qui en a vingt, et tous recueillent le fruit d'une manutention habile et économique. Il résulte des comptes d'une fruitière située dans le département de l'Ain, qui reçoit le lait de vaches de petite taille, que le produit annuel d'une vache, non compris le veau, s'élève à 110 fr. 75 cent. Le produit

des vaches suisses est du double (1). Quelle ressource n'offriraient pas les fruitières à nos pauvres paysans des montagnes pyrénéennes ou alpines!

Dans l'industrie manufacturière, l'association appliquée aux capitaux permet de substituer à de petites fabriques, où les frais généraux sont considérables, les profits médiocres et les salaires incertains, de vastes établissements qui présentent à l'ouvrier et au maître beaucoup plus de sécurité, et à la société tout entière l'avantage d'une production plus économique. L'association, comme un protée bienfaisant, se prête à mille formes. En voici une, par exemple, qu'il a revêtue dans quelques établissements où le combustible employé coûte cher : sur le chemin de fer de Versailles (rive gauche), le directeur de la compagnie a fait avec les machinistes chargés de la conduite des locomotives une convention en vertu de laquelle, chaque fois qu'ils consomment moins d'une certaine quantité de coke, il leur revient une proportion convenue de la somme que représente l'économie réalisée; les machinistes, en conséquence, se sont appliqués à diminuer la dépense du combustible, et l'épargne a été remarquable. Dans la fabrique de glaces de Saint-Gobain, le même système a été mis en usage avec un pareil succès par les soins de Clément Désormes, à tel point que la compagnie a économisé ainsi des sommes très-fortes, indépendamment du bénéfice acquis aux ouvriers. Il y a lieu de croire que cette méthode d'association spéciale serait propre à améliorer notablement la situation des forges françaises, qui périclitent en ce moment, du

(1) *Voyage agronomique en France*, par M. Frédéric Lullin de Châteauvieux. *Introduction*, par M. Naville de Châteauvieux, p. 29.

moins celles qui travaillent au bois, par suite de l'extrême cherté du combustible.

Vous avez probablement entendu parler aussi de l'association qu'a établie avec ses propres ouvriers un peintre en bâtiments de Paris, M. Léclaire, et des avantages qu'il a obtenus ainsi pour lui, pour eux et pour le consommateur lui-même.

Je vous ai mentionné ailleurs (page 467) le parti qu'on tirait de l'association dans les magasins de Paris pour exciter le zèle des commis. Ainsi l'industrie agricole, l'industrie manufacturière et l'industrie commerciale ont toutes les trois infiniment à attendre du principe d'association. Toutes les classes de producteurs et de consommateurs peuvent être également favorisées de lui (1).

A la suite de ces indications sommaires sur l'association, arrivons à l'action qu'il est permis d'attendre de l'autorité.

Il est superflu de le redire, le gouvernement doit respecter la liberté du travail et se garder contre les abus de l'esprit réglementaire. Au surplus, le danger aujourd'hui n'est pas de ce côté. La tendance présente de l'opinion n'est pas de réglementer excessivement l'industrie; au contraire, par l'effet d'une réaction contre les règlements surannés et vexatoires qui étaient en vigueur il y a un demi-siècle, la pente serait plutôt vers l'excès opposé. Mais, afin de se

(1) Au moment où l'on imprime ces lignes (mai 1844), la compagnie du chemin de fer d'Orléans vient de voter l'admission de ses employés de tout grade au partage des bénéfices dans une proportion qui, selon toute probabilité, grossira les traitements d'une somme notable Dans une hypothèse qui pourrait être réalisée assez tôt, le supplément serait, pour un agent supérieur aux appointements de 12,000 fr., de 9,600 fr.; et pour un des employés de la dernière classe, dont le salaire serait de 800 fr., de 150 fr.

rendre compte des mesures que les gouvernements peuvent prendre et de celles que le gouvernement français a adoptées depuis cinquante ans ou qui actuellement peuvent se préparer sous ses auspices, il est nécessaire de jeter rapidement un coup d'œil rétrospectif sur la situation de l'industrie en France, au moment où éclata la révolution de 1789.

Alors ce n'était pas des abus de la liberté que l'industrie avait à souffrir. Dans les villes, et c'est là qu'elle était concentrée tout entière, la fabrication était partagée entre un certain nombre de corps de métiers, ayant chacun leurs priviléges et leurs monopoles. On avait divisé le champ de la production comme la surface d'un damier, par des lignes inflexibles; chaque petit carré avait été assigné à telle ou à telle profession, à titre de domaine exclusif.

La pensée qui avait présidé à cette organisation n'émanait point, il faut le dire, de l'économie publique. Les corporations n'avaient pas été constituées en vue de satisfaire un besoin industriel. M. Rossi, dans son *Cours d'Économie politique*, a fait remarquer que les corporations de l'ancien régime étaient des institutions politiques et défensives. Au moyen âge, lorsque cette organisation fut fondée, les industriels recoururent à l'association comme à un bouclier, afin de résister aux attaques de la féodalité, toute-puissante alors. Sous le sentiment d'un danger commun, ils se constituèrent en corps électifs, étroitement unis, admettant dans leur sein qui leur plaisait et repoussant qui ne leur convenait pas. Contre le privilége féodal qui l'opprimait, le travail se défendit

par le privilége. Les confréries religieuses, qui unissaient les membres d'une même profession, resserraient le lien commun. L'autorité royale reconnut et encouragea ces corporations, qui se recommandaient à elle à plus d'un titre. C'étaient à la fois des éléments de force nationale et des points d'appui contre la féodalité, de puissantes garanties d'ordre social et des moyens commodes pour imposer l'industrie. Ce fut sous saint Louis que la double institution des corps de marchands et des communautés d'arts et métiers reçut une existence légale. Un édit de Henri III, de décembre 1581, finit par donner aux concessions particulières qui autorisaient ces corporations, la forme et la puissance d'une loi générale. Il constitua les communautés dans tout le royaume. Il désigna l'institution sous le nom de *maîtrises* et de *jurandes*, et il y assujettit tous les artisans. Par un édit d'avril 1597, Henri IV appliqua la même mesure à tous les marchands. Les arts et métiers furent plus tard réglementés, avec un degré nouveau de généralité, par Colbert, qui, dans le but de perfectionner l'industrie en astreignant les retardataires à avancer, prescrivit rigoureusement l'emploi des procédés les plus perfectionnés à son époque. Ce grand ministre ne soupçonnait pas qu'un esprit de retardement égoïste s'autoriserait un jour de ces règlements, dictés par un sentiment progressif, pour s'opposer à de nouveaux progrès.

Ce régime produisit, dans l'origine, des effets politiques excellents, en permettant à l'industrie de se développer, malgré la tyrannie rapace des sei-

gneurs féodaux; mais, après quelques siècles, il engendra une multitude d'abus. Les manufacturiers s'endormirent à l'ombre de leurs priviléges. En l'absence d'une concurrence active, rien ne les excitait à améliorer leurs procédés. Dans le dernier siècle, ils étaient portés à demeurer stationnaires par les règlements que l'autorité elle-même avait tracés, et qui déterminaient leur mode d'opérer, avec un détail minutieux. Les apprentis, qui vivaient dans la dépendance et ne pouvaient ouvrir boutique qu'après avoir été agréés par les maîtres, furent exploités durement. Établi au profit des maîtres, et non en faveur des ouvriers, l'apprentissage était une servitude temporaire. Certaines communautés refusaient la maîtrise d'une manière absolue à quiconque n'était pas fils de maître ou marié à la veuve d'un maître. D'autres repoussaient, sous le nom d'étrangers, tout homme qui était né dans une autre ville. Celles-ci éloignaient de l'apprentissage, et par conséquent de la maîtrise, tout individu déjà marié; celles-là interdisaient aux femmes les métiers les plus convenables à leur sexe, la broderie, par exemple. Les chefs électifs, appelés *maîtres* et *gardes* parmi les marchands et *jurés* parmi les artisans, exploitaient leur pouvoir sur leurs confrères. Dans les prétentions des corporations et dans leurs luttes les unes contre les autres, au sujet de leurs priviléges, le ridicule le disputait souvent à l'odieux, et l'histoire gardera la mémoire de la querelle acharnée qui eut lieu, par-devant le parlement de Paris, entre le corps des poulaillers et celui des rôtisseurs. Il s'agissait de savoir si les poulaillers avaient ou n'avaient pas le droit de vendre le gibier et la vo-

laille rôtis. Le différend subsista plus d'un siècle, de 1509 à 1628 (1).

Ces abus se perpétuèrent jusqu'aux approches de la révolution française. Alors tous les priviléges et tous les monopoles étaient devenus odieux. En 1776,

(1) J'emprunte à M. Wolowski (*Revue de législation*, 1843, 3e livraison) l'historique suivant de cette guerre ridicule :

« Les bourgeois et les étrangers souffraient de ne trouver chez les rôtisseurs que de grosses chairs et des oies cuites et prêtes à manger, et chez les poulaillers la volaille et le gibier en poil et en plumes, sans préparation. Dans les premières années du XVIe siècle, les rôtisseurs s'émancipèrent au point de mettre à la broche la volaille et le gibier. Troublés dans l'exercice de leur nouvelle conquête, ils s'adressèrent à Louis XII, et, par addition à leurs anciens statuts de 1298, ils obtinrent en 1509 la faculté de vendre toute sorte de viandes en poil et en plumes, ou habillées, lardées et rôties.

» Mais les poulaillers s'opposèrent, au Châtelet, à l'enregistrement des lettres patentes. Le prévôt de Paris se prononça en leur faveur. Alors les rôtisseurs se pourvurent par appel au parlement. Pendant l'instance, François Ier leur accorda, en mars 1526, des lettres patentes par lesquelles il défendit à toutes autres personnes d'habiller ou exposer en vente aucune viande qui eût passé par le feu. Les poulaillers s'opposèrent encore à l'enregistrement de ces lettres. Cette mésintelligence, dit Delamarre, causa beaucoup de trouble à l'ordre public ; les volailles et le gibier s'en vendaient plus cher. Les poulaillers s'engagèrent à en faire venir quantité suffisante pour l'approvisionnement de la ville, à un certain prix qui fut fixé par une ordonnance du prévôt de Paris, du 21 octobre 1541. Il fut défendu aux rôtisseurs de troubler les poulaillers dans leur commerce.

» Requête fut portée contre cette ordonnance devant le conseil du roi, qui renvoya l'affaire au prévôt des marchands pour avoir son avis, celui des échevins, du procureur du roi, et de douze des plus notables bourgeois. Sur cet avis, la libre concurrence fut établie pour la première fois entre les poulaillers et les rôtisseurs dans le commerce des volailles et du gibier ; 9 août 1546.

» Cependant l'esprit de monopole ne laissa pas éteindre le procès. Chacune des deux communautés interpréta la nouvelle décision à sa manière, et la chicane se poursuivit en parlement avec plus de chaleur que jamais. Deux règlements, de 1567 et 1577, pourvurent par provision au débat, en se prononçant contre les poulaillers, qui perdirent définitivement leur cause en 1578. Ils furent réduits à vendre la volaille et le gibier en poil et en plumes. Leur communauté, ainsi mutilée dans ses prérogatives, tomba ; mais les procès recommencèrent entre les rôtisseurs et les cuisiniers, taverniers, cabaretiers et pâtissiers. Un arrêt du 19 juillet 1628 défendit aux rôtisseurs de faire noces et festins, et leur permit seulement de vendre chez eux et non ailleurs, trois plats de viande bouillie et trois de fricassée. »

Turgot, contrôleur général des finances, avait fait rendre un édit, demeuré célèbre, par lequel les jurandes et les maîtrises étaient abolies; mais les réclamations violentes des intéressés parvinrent à en obtenir la révocation, dont elles ne devaient pas longtemps jouir. Dans les dernières années de leur existence, les corporations, saisies de vertiges, semblèrent prendre à tâche d'attirer sur elles la réprobation de l'opinion publique. Elles continuèrent à afficher des prétentions insoutenables, et rendirent ainsi infaillible un arrêt de destruction. Peut-être, si elles se fussent amendées et eussent généreusement fait une large place à la liberté, eussent-elles obtenu grâce devant le génie du renversement qui allait exercer ses rigueurs sur l'ensemble et le détail des institutions françaises.

L'esprit humain fermentait alors, et les innovations se produisaient dans l'industrie en grand nombre. Des procédés ingénieux étaient imaginés. D'un côté, les arts se simplifiaient, certaines opérations n'exigeant plus qu'un faible emploi de main-d'œuvre; d'un autre, ils se compliquaient en s'enchevêtrant les uns dans les autres. Jusque-là rigoureusement séparés par l'usage et par la législation, ils s'associaient dans la pensée des inventeurs pour concourir à la création de produits qui procédaient auparavant de métiers distincts, de la sorte inopinément invoqués à la fois pour une même œuvre. Les matières que jusqu'alors on avait travaillées isolément, étaient employées ensemble; le bois était combiné avec le fer, et le fer avec le cuivre, le laiton, le bronze. Un système où chaque producteur était parqué dans une opération spéciale, dans l'élaboration pres-

que exclusive d'une seule matière, dans une application fragmentaire, étroite et sévèrement définie, d'une des branches des connaissances humaines, exigeait donc une réforme profonde, radicale. Les inventeurs, forts du sentiment de leur droit naturel, de la conscience des bienfaits qu'ils apportaient à la civilisation, s'indignaient de venir se heurter contre les priviléges des corporations, qui leur barraient le passage, semblables à un mur d'airain ; ils réclamaient hautement que la circonscription des anciennes cases de l'échiquier industriel fût modifiée, afin qu'ils pussent s'y mouvoir plus à l'aise et effectuer les améliorations dont ils sentaient en eux le germe. Au lieu de céder, les corporations maintenaient leur prérogative, comme si elle eût été de droit divin. Celles qui avaient l'usage exclusif d'un outil, le monopole d'une substance à ouvrer, se coalisaient, en jetant les hauts cris, contre les novateurs qui poussaient la témérité jusqu'à unir ce que, au temps de saint Louis ou de Henri de Valois, on avait jugé à propos de distinguer, ou contre les mécréants qui, d'une main sacrilége, prétendaient manier à la fois plusieurs instruments réservés, depuis David ou Salomon, à des professions différentes.

Cet état de choses a été retracé par J.-B. Say et, plus récemment, par M. Anthelme Costaz, dans son *Histoire de l'administration*. M. Rossi, dans son *Cours d'Économie politique*, a cité de nouveaux exemples curieux de la résistance opposée par les corporations aux progrès de l'industrie. Je vous renvoie à ces autorités. Tout au plus leur emprunterai-je quelques indications, afin de vous donner une idée sommaire des abus qu'enfantait alors le monopole des corpo-

rations. Il en ressortira une démonstration supplémentaire du respect qui est dû à la liberté du travail, et par conséquent au principe de la concurrence.

A la veille de la révolution française, un homme de beaucoup de mérite, qui a imprimé un remarquable essor à la fabrication des instruments de physique et de mathématiques, Lenoir, avait besoin, dans l'exercice de son industrie, d'un petit fourneau pour préparer les parties de métaux qu'elle nécessite; il le construisit donc, mais les syndics de la corporation des fondeurs vinrent le démolir, *parce que Lenoir n'était pas de la communauté*, disaient-ils. Deux fois il voulut le rétablir, deux fois ils s'y opposèrent. Il fallut un ordre exprès, exceptionnel, insolite, du roi, pour l'autoriser à continuer l'exercice de l'art qu'il avait perfectionné.

Lorsque Argant eut inventé la lampe à double courant d'air, dite *Quinquet* (1) (il fut, tout comme Colomb, déshérité de l'honneur de donner son nom à sa découverte), un privilége de fabrication exclusive pour quinze ans, analogue aux brevets d'invention actuellement en usage, lui fut accordé par le gouvernement. Les syndics d'une corporation portant le nom bizarre de communauté des *ferblantiers*, *serruriers*, *taillandiers*, *maréchaux grossiers*, formèrent opposition par-devant le parlement, lorsque Argant s'y présenta pour faire enregistrer son privilége, formalité sans laquelle l'immunité dont il avait été l'objet eût été sans effet. Argant gagna son procès, mais ce ne fut qu'après avoir perdu beaucoup de

(1) Ce nom était celui d'un des employés d'Argant.

temps et d'argent, parce qu'il n'était pas *maître* dans ladite corporation.

Un exemple non moins remarquable est celui de Réveillon, qui fit faire un grand pas à une industrie dans laquelle la France excelle, celle du papier peint; c'est le même dont une multitude égarée, en 1789, alla démolir l'établissement. Lorsqu'il commença cette belle fabrication, trois ou quatre corps de métiers, sur les procédés desquels il empiétait ou dont il employait les outils, les graveurs, les imprimeurs et les tapissiers, lui intentèrent des procès. Ces vexations ne cessèrent que lorsqu'il eut obtenu pour sa fabrique le titre de manufacture royale, que le gouvernement avait le bon esprit d'accorder quelquefois à des hommes industrieux, afin de les soustraire au droit commun d'alors, véritable régime de monopole, sous lequel ils eussent été sans cesse troublés dans leurs travaux (1).

Il y a quelques années, nous avons été témoins d'une révolution à laquelle on peut appliquer ce mot, que ce fut une tempête dans un verre d'eau; je veux parler de celle du canton de Bâle. Le monopole des corporations bâloises n'y a pas été étranger. Pour vendre, dans l'enceinte de Bâle, les produits de sa fabrique, il fallait être, non pas seulement citoyen du canton, mais habitant de la ville. Pour aspirer à l'honneur de chausser un Bâlois, il fallait tenir boutique dans l'enceinte des murs. Un déchirement a eu lieu entre la ville et la campagne, et actuellement ce canton, l'un des moins étendus de la confédération suisse, est coupé en deux.

(1) Il y a lieu de croire que la dévastation de l'établissement de Réveillon fut provoquée par la malveillance des corporations qui l'avaient poursuivi.

Le régime des jurandes et des maîtrises était donc vicieux, et la Constituante s'empressa de l'abolir. Par une réaction naturelle en pareil cas, surtout chez un peuple mobile et passionné, du système exclusif des corporations on tomba dans l'excès opposé, l'isolement absolu. La Constituante, qui renfermait dans son sein tant de lumières, se laissa entraîner par l'antipathie qu'excitait une organisation vieillie, jusqu'à proscrire le principe même d'association. Je vais citer le texte d'un de ses décrets, qui date du mois de juin 1791 ; il est curieux par l'exagération dont il est empreint :

« L'anéantissement de *toutes les espèces* de corpora-
» tions de citoyens de même état ou profession étant
» une des bases fondamentales de la constitution
» française, il est défendu de les rétablir *de fait*, sous
» quelque prétexte et sous quelque forme que ce
» soit. »

C'est bien absolu. Mais voici qui est plus fort :

« Les citoyens d'un même état ou profession, les
» entrepreneurs, ceux qui ont une boutique ouverte,
» les ouvriers ou compagnons d'un art quelconque,
» ne pourront, lorsqu'ils se trouveront ensemble, se
» nommer ni président, ni secrétaire, ni syndic, ni
» tenir des registres, prendre des délibérations, faire
» des règlements sur leurs *prétendus intérêts com-*
» *muns.* »

Ainsi, la Constituante était réactionnaire, au point de nier que les hommes qui exercent une même profession pussent avoir des *intérêts communs.*

A peine la tourmente révolutionnaire fut-elle apaisée, à peine le gouvernement consulaire fut-il installé et eut-il commencé à restaurer le principe

d'ordre et d'autorité, qu'on revint sur les exagérations des gouvernements éphémères de la révolution. On s'occupa d'introduire dans l'industrie des éléments d'organisation, en évitant, avec un louable scrupule, d'y porter atteinte à la liberté. Le 22 germinal an XI (12 avril 1803), une loi fut promulguée, qui posait les bases d'une réorganisation industrielle. Depuis ce moment, l'administration française a été fidèle, en ce qui concerne l'industrie, aux traditions des consuls. Elle a suivi les errements du consulat avec une allure plus ou moins vive; mais elle ne s'en est jamais écartée. C'est un hommage à rendre à tous les gouvernements qui se sont succédé depuis l'ouverture du dix-neuvième siècle: on a sans cesse ajouté aux bonnes dispositions organiques inscrites dans la loi de germinal an XI.

Indiquons succinctement ce qui a été fait en France, depuis l'établissement du gouvernement consulaire, pour l'organisation de l'industrie : ce sera signaler la voie que suivent aujourd'hui, avec des allures diverses, tous les gouvernements de l'Europe.

Autrefois, l'apprentissage était impérieusement prescrit; après l'avoir subi pendant un certain nombre d'années, il fallait, pour être admis à l'exercice d'un art ou d'un métier, subir une épreuve et présenter un *chef-d'œuvre*, c'était le mot consacré. Les maîtres, représentés par un syndicat, conféraient le droit de maîtrise à l'apprenti; l'appréciation de sa capacité était abandonnée à leur discrétion, sans qu'aucun recours extérieur lui fût ouvert contre leur arrêt souverain. Il leur était ainsi facile d'abuser de leurs prérogatives, pour écarter un concurrent dont ils auraient eu à redouter l'habileté ou qui n'était pas

de leur coterie. Ce danger n'est plus à craindre aujourd'hui : la loi de germinal an XI a reconnu l'apprentissage, mais elle n'en a pas imposé l'obligation.

De nos jours, avec les caractères nouveaux de l'industrie, l'apprentissage n'est plus nécessaire, au même degré qu'autrefois. La mécanique joue actuellement dans la production un rôle considérable, et les machines y remplacent de plus en plus la main de l'homme. Il n'est donc plus indispensable, pour mille opérations industrielles, de demander à l'apprentissage l'éducation des doigts. Enfin l'instruction professionnelle, que commencent à répandre aujourd'hui les gouvernements ou les municipalités, tient lieu jusqu'à un certain point, complétement même quelquefois, de cet ancien mode de préparation. Telle est celle qu'on reçoit dans une école dont plus d'une fois vous m'avez entendu ici prononcer le nom avec éloge : formés par l'étude du dessin, de la géométrie, de la physique et de la chimie, les jeunes gens de Lyon qui sortent de la Martinière, sont presque tout de suite d'excellents ouvriers. Quoiqu'ils n'aient que 15 ou 16 ans, ils entrent dans les ateliers, dans ceux de teinturerie par exemple, en qualité de contre-maîtres, presque de plain-pied.

Dans cet état de choses, il convenait que l'apprentissage fût déclaré facultatif, et que les clauses en fussent abandonnées au libre arbitre des intéressés. Le législateur n'avait plus à intervenir dans l'apprentissage pour le réglementer minutieusement; il ne devait s'y immiscer que pour garantir, dans l'intérêt des deux parties, l'observation du contrat entre l'apprenti et le maître, en empêchant toutefois que

des clauses abusives, contraires à l'esprit général de la civilisation, n'y fussent introduites; c'est ce qu'a fait le législateur dans la loi de l'an XI.

La même loi avait prescrit une autre garantie précieuse pour l'ordre public, celle qui résulte du livret. Un arrêté consulaire du 9 frimaire an XII développa à ce sujet les dispositions sommaires de la loi. Le livret est une sorte de passe-port à vie remis à l'ouvrier, un état détaillé de ses services industriels. Les divers ateliers par lesquels il a passé y sont mentionnés, avec la durée de son séjour dans chacun. Un congé portant acquit de ses engagements y est exprimé, lorsqu'il les a remplis. Il est loisible aux chefs d'industrie d'y inscrire des éloges, mais il leur est défendu d'y tracer une ligne de blâme. En cela le livret présente un caractère de protection paternelle. Il a encore une autre destination; il sert à constater et les avances que l'ouvrier reçoit de son maître, dans les cas où ses besoins devancent le salaire, et les engagements par lui contractés de travailler un certain laps de temps. En cette double matière, il fait foi en justice comme un acte authentique. L'inscription d'une dette sur le livret oblige vis-à-vis du maître, non-seulement l'ouvrier, mais même le maître nouveau qui l'emploie. Tout fabricant qui admet chez lui un ouvrier encore endetté envers un premier chef d'industrie, est astreint à opérer sur son salaire, au profit de celui-ci, des retenues dont la quotité est déterminée. Bien plus, tout manufacturier a le droit de garder le livret et par conséquent de retenir l'ouvrier, à la charge de l'occuper, jusqu'à ce qu'il ait satisfait à son engagement par son travail.

Le livret est une bonne mesure de police et d'administration. Il fournit un moyen facile d'empêcher la concurrence de s'exercer par la voie coupable de l'embauchage. Il est à regretter que l'intention du législateur, qui voulait le généraliser, ait été méconnue, et que, dans un certain nombre de professions, l'ouvrier ait été de fait dispensé de s'en munir. On a dit qu'il était gênant pour l'ouvrier d'être lié ainsi envers le maître qui lui aurait fait des avances. Mais l'objection est peu sérieuse. Que des chefs d'industrie soient tentés d'abuser des avantages de leur position vis-à-vis des ouvriers qui seraient leurs débiteurs, c'est possible ; mais, dans la France moderne du moins, on en a rarement cité des exemples (1). L'opinion publique réprimerait avec énergie de tels excès de pouvoir. Si la morale a eu à gémir de la conduite de quelques maîtres à l'égard de personnes qu'ils employaient, ce n'est point sous cette forme qu'elle a été outragée. L'engagement du débiteur envers le créancier est de droit commun. Il faut qu'il soit constaté, qu'il soit réel et non illusoire. Pour le manufacturier ou le commerçant, la lettre de change est plus comminatoire que pour l'ouvrier le livret. Entre le maître et l'ouvrier, les transactions ont besoin d'une sanction plus expéditive que celle qui résulte du recours aux tribunaux. En cas d'abus, l'ouvrier a des moyens simples de se faire rendre

(1) L'un des exemples qu'on en pourrait citer est celui des blancs, qui, au Mexique, sous le régime colonial, après avoir fait des avances à de pauvres Indiens, les retenaient à leur service comme de véritables serfs. Mais les ouvriers français ne sont pas des Indiens conquis. L'Europe n'est point le Mexique ; et au Mexique même, bien des choses sont changées, les unes en mal, mais quelques autres en bien, depuis l'indépendance.

justice; on le verra tout à l'heure. Pour se convaincre de la convenance du livret tel qu'il existe, il suffirait de comparer les personnes de la classe ouvrière qui l'acceptent sans réserve à celles qui le décrient ou qui l'esquivent. On verrait si ce sont les ouvriers les plus honnêtes et les plus rangés qui se récrient contre la tyrannie du livret.

Une institution organique, qui est tolérée, protégée même par l'administration publique, bien qu'elle soit en contradiction évidente avec le décret de la Constituante sur les associations, est celle des sociétés de secours mutuels. Au sein de chaque profession, l'on a établi spontanément des versements hebdomadaires ou mensuels, au moyen desquels l'ouvrier s'assure la continuation de son salaire en cas de maladie, et obtient la garantie de funérailles convenables. Ici, Messieurs, je recommande à votre attention le prix que la classe ouvrière attache à une sépulture honorable; c'est une preuve qu'elle porte en elle un sentiment consolateur et noble, la foi dans la vie éternelle qui rend digne d'un meilleur sort en celle-ci. Une somme déterminée est payée, en outre, par les sociétés de secours à la famille du défunt, afin que la veuve et les enfants aient le temps de chercher des moyens de subsistance. Quelques-unes ont essayé, mais ordinairement avec peu de succès, de servir des pensions de retraite aux ouvriers parvenus à un certain âge très-avancé, ou prématurément frappés d'une incapacité absolue de travail. Les sociétés de secours mutuels, créées originairement à Grenoble, se sont répandues dans toute la France. En ce moment il en existe à Paris 240.

Une justice non-seulement équitable, mais prompte

et économique, est une des garanties les plus précieuses que l'ouvrier puisse souhaiter, et l'un des éléments les plus enviables d'une bonne organisation. La justice, quand elle est coûteuse, est pour l'ouvrier comme si elle n'existait pas. On l'a dit avec raison, dans beaucoup de circonstances, la justice *est comme la viande*, *trop chère pour le peuple.* Le gouvernement français a veillé à ce qu'il n'en fût pas ainsi pour les actes de la vie industrielle. Les conseils de prud'hommes ont été institués, afin que l'ouvrier eût une justice à bon marché dans ses rapports spéciaux avec les chefs d'industrie ou avec ses pareils. Cette création, une des plus belles dont notre siècle s'honore, est du petit nombre de celles en faveur desquelles l'opinion est unanime, dans un temps où le goût de la discussion est universel et où il règne si peu d'accord dans les esprits.

Chose étrange! elle est due au hasard, à un de ces hasards, il est vrai, qui naissent sous les pas des grands hommes. En 1805, Napoléon se rendait en Italie. L'histoire atteste qu'il ne perdait pas un seul instant dans ses courses européennes. De son regard d'aigle, lors même qu'il ne faisait que passer, il apercevait toute chose, discernait les nécessités publiques, les vœux populaires, et trouvait moyen de leur donner çà et là d'éclatantes satisfactions (1). Il avait l'œil à tout, au même moment; et ce n'est point par une vaine parade qu'il

(1) C'est ainsi que la construction, si hardie alors, du pont de Bordeaux fut décidée, lorsque Napoléon allait à Bayonne écouter en arbitre suprême les princes de la maison d'Espagne. De même, lorsqu'il allait dans la Péninsule pour y commander son armée en personne et gagner la bataille de la Somo-Sierra, il décréta à Toulouse l'exécution de divers travaux publics, et notamment de plusieurs routes des Pyrénées qui devaient traverser le cœur des

dicta de Moscou son décret sur les théâtres. Traversant donc la ville de Lyon, lors d'un de de ses voyages au delà des Alpes, il s'entretint avec quelques commerçants : ils lui parlèrent, comme d'une institution regrettable, d'un bureau qui existait dans leur ville avant la révolution, et qui rendait de grands services en réglant par conciliation les différends nombreux, qui naissent des usages de l'industrie lyonnaise, entre les fabricants et les chefs d'atelier, les compagnons et les apprentis (1). L'empereur en fut frappé. Peu après, une loi (du 18 mars 1806) créa à Lyon un conseil de prud'hommes, et autorisa le gouvernement à en établir, par la voie de règlement d'administration publique, dans les autres villes manufacturières.

Les prud'hommes n'étaient que des conciliateurs qu'on était libre d'écouter. La loi de 1806, il est vrai, avait disposé que le conseil pourrait juger jusqu'à la somme de 60 fr., sans formes ni frais de procès, et *sans appel*, les différends non conciliés; mais elle ne le constituait pas tribunal du premier degré dans une hiérarchie judiciaire bien déterminée. Elle n'indiquait aucun tribunal d'appel duquel le conseil des prud'hommes ressortît; ce n'était pas comme juges

montagnes, et opérer, pour l'une des deux péninsules qui se rattachent à droite et à gauche au midi de la France, ce que les travaux du Simplon et du mont Cenis avaient réalisé pour l'autre. Disons en passant que ces routes pyrénéennes restent encore à entreprendre, à l'exception d'une seule, par l'effet d'une opposition mal entendue de l'administration de la guerre.

(1) On sait qu'à Lyon le fabricant n'a pas d'ateliers à lui, c'est-à-dire de local où il rassemble des ouvriers et où il les fasse travailler sous ses yeux ou sous ceux de ses contre-maîtres. Le tisserand opère dans son propre domicile et avec ses propres métiers; il y emploie sa famille, des *compagnons* et des *apprentis*. Il est ainsi *chef d'atelier*, et c'est en effet le nom qu'on lui donne. Le fabricant ne lui fournit ni local, ni mécanisme, et se borne à lui confier la soie toute préparée pour le tissage.

que les prud'hommes connaissaient des affaires où il s'agissait de plus de 60 fr., c'était purement et simplement comme arbitres bénévoles, privés de tout moyen de donner force à leurs décisions ou même d'en saisir aucune autorité exécutive, aucune juridiction supérieure.

Des observations arrivèrent de Lyon, et d'autres villes réclamèrent. En conséquence, trois années après, le 11 juin 1809, parut, sous forme de décret, un règlement général d'administration publique qui remaniait l'institution. L'œuvre fut complétée par deux autres décrets, l'un du 20 février, l'autre du 30 août 1810. On étendit ainsi les attributions des conseils de prud'hommes, et ils furent rattachés à toute une hiérarchie judiciaire. Le décret de 1809 disait (art. 23) : « Le conseil prendra connaissance de toutes les » affaires qui n'auraient pu être terminées par la voie » de conciliation, *quelle que soit la quotité* de la somme » dont elles seraient l'objet. » Il est vrai que les jugements n'étaient déclarés définitifs qu'autant qu'ils porteraient sur des sommes de moins de 60 fr. en principal et en accessoires, et que, sauf ces petites affaires, il y avait lieu à un appel au tribunal de commerce. Cependant (art. 39) ces jugements sont rendus exécutoires par provision, nonobstant appel, et sans caution, jusqu'à concurrence de 300 fr. Or il est rare que le sujet des contestations soumises aux prud'hommes dépasse 300 fr. M. Mollot estime qu'il s'agit habituellement de sommes de 25 à 30 fr. au plus (1). Le décret du 3 août 1810 éleva la com-

(1) M. Mollot, avocat à la cour royale de Paris, est l'un des hommes qui ont fait le plus d'efforts pour obtenir la création à Paris d'un conseil de prud'hommes. Il est auteur d'un bon ouvrage sur la *compétence des conseils de prud'hommes* et sur leur *organisation*.

pétence sans appel jusqu'à 100 fr., au lieu de 60 fr. Les mêmes décrets tracèrent un code complet de procédure et fixèrent un tarif de frais pour cette nouvelle juridiction.

Par cet ensemble de décrets ayant force de loi, on conféra aux prud'hommes certains droits de police dans les ateliers ; ils eurent même la faculté de condamner à trois jours de prison certains délinquants.

On leur confia en outre quelques attributions dans une matière d'un haut intérêt pour l'industrie, les marques de fabrique et les dessins. Généralement, la propriété d'un mécanisme, d'un procédé ou d'une invention quelconque est garantie par un brevet d'invention ; mais un brevet coûte cher, de 500 à 1,500 fr. Un dessin est d'un usage fort éphémère ; si un fabricant de tissus était obligé de prendre un brevet pour chaque nouveau dessin, la dépense serait infinie ; nul ne voudrait la subir. Au moyen du dépôt dans les archives des conseils de prud'hommes, la propriété des dessins est acquise aux fabricants, à peu près sans frais aucun. Mais les conseils ne sont à cet égard que de simples conservateurs, enfermant dans leurs cartons tout ce qu'on leur apporte et constatant simplement des dates. Ce n'est pas assez. Pour les marques de fabrique, s'ils ne rendent pas d'arrêts, ils sont du moins arbitres conciliateurs, et, en cas de non-conciliation, ils émettent sur le fond un avis qui a toujours beaucoup de poids auprès du tribunal de commerce auquel est dévolu le soin de prononcer.

Leur juridiction, quant aux professions qui ressortissent d'eux, fut de même fort élargie (1).

(1) La loi de 1806, qui concernait spécialement la ville de Lyon, se bornait

En ce moment, après diverses additions, ces conseils fonctionnent en France sur une grande échelle, et, on doit le dire hautement, à la satisfaction générale. On peut estimer à 15,000 ou 18,000 par an le nombre des causes dans lesquelles ils prononcent. Soixante-six villes seulement en possèdent; mais ce

à confier aux prud'hommes l'arbitrage ou le jugement des affaires relatives à l'unique industrie des soies. Bientôt, dans les autres villes et plus tard à Lyon même, on réunit plusieurs professions pour élire et composer le conseil, et pour lui soumettre leurs contestations intérieures. Dès le second conseil qui fut autorisé, celui de Rouen, sept grandes classes de fabriques furent désignées pour former le conseil et en ressortir. Le décret du 17 mai 1813, qui institua les prud'hommes de Strasbourg, associa ainsi des professions par centaines; on y vit figurer, à côté de l'industrie manufacturière, les paveurs, les tailleurs, les coiffeurs et les cordonniers. L'ordonnance du 26 octobre 1814 fit ressortir du conseil d'Amiens les architectes, maçons, menuisiers, tonneliers, bourreliers, pêle-mêle avec les fileurs de coton et les fabricants de tissus. On ne se contenta pas d'agrandir le rayon d'action des prud'hommes sous le rapport du nombre des fabrications qu'ils furent appelés à juger, on l'amplifia aussi sous le rapport géographique. Originairement les prud'hommes n'avaient à intervenir que dans l'enceinte d'une ville; l'ordonnance de 1821, qui créait le conseil de la ville de Thiers, en étendit la juridiction « à tous les fabricants et ouvriers, etc., travaillant pour les diverses manufactures situées dans l'arrondissement du tribunal de commerce, quel que soit l'endroit de la résidence des uns et des autres. » Encouragés par cette tolérance, quelques conseils de prud'hommes tentèrent, dans les intentions les plus honorables, d'arrondir encore leur juridiction, de leur autorité privée. Ainsi ceux de Rouen et de Louviers pensèrent qu'ils pourraient juger des contestations entre deux industriels indépendants, et celui de Bapaume essaya de se déclarer compétent dans certains cas spéciaux où des agriculteurs étaient en cause. Mais l'administration ne tarda pas à s'arrêter dans ce système d'expansion; les tribunaux de commerce et la cour de cassation elle-même resserrèrent, par de sages arrêts, les conseils de prud'hommes dans de justes limites. Néanmoins, dans cette réaction, salutaire d'abord, on a quelquefois dépassé le but. Car si le territoire du conseil de Valenciennes, par exemple, a été fixé à quatre cantons, par ordonnance du 30 mai 1835; si un acte de plus fraîche date (ordonnance du 20 août 1836) a accordé l'arrondissement entier au conseil de Saint-Quentin, récemment aussi l'on a refusé d'admettre dans les conseils la fabrication du sucre de betterave, l'une des plus brillantes espérances de l'industrie française, quoique cette admission fût parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit des lois et décrets organiques. On a appliqué le même interdit, avec aussi peu de raison, aux exploitations de mines, par une étroite interprétation de la loi du 21 avril 1810, qui régit la richesse minérale.

sont celles qui comptent le plus dans l'ordre manufacturier, après Paris.

Ils procèdent avec une économie extraordinaire. A Lyon, par exemple, en 1835, où ils ont eu à juger 3,855 causes, la somme de tous les frais judiciaires a été de 700 francs; c'est 18 centimes par cause. Devant la justice de paix, lorsqu'une affaire est introduite par voie de citation, et il suffit qu'une des parties le veuille pour qu'il en soit ainsi, les frais sont au moins de 15 fr. Si elle va au tribunal de commerce, ils sont portés au strict minimum de 30 à 40 fr. On peut donc estimer que l'institution des prud'hommes a opéré dans les frais de justice une réduction de 99 p. 100.

Quant à l'excellent esprit des conseils et à la confiance qu'ils inspirent, un mot suffira pour en donner la mesure. Généralement, sur 100 causes, ils en terminent 97 par conciliation; les justices de paix n'en arrangent que 44 à 45. D'après les derniers relevés publiés par M. le ministre de la justice, la proportion, pour les justices de paix, a été de 41 p. 100 en 1841. Dans ce compte sont comprises seulement les contestations de la stricte compétence des juges de paix. Indépendamment des affaires où ils fonctionnent comme juges, ces magistrats prononcent fréquemment comme arbitres facultatifs, et, en pareil cas, ils exercent une puissance de conciliation remarquable assurément, mais inférieure pourtant à celle des prud'hommes. En 1841, les affaires qui leur ont été déférées ainsi, hors de l'audience, ont été au nombre de 637,995; ils sont parvenus à en concilier 473,236, soit 74 p. 100.

Puissions-nous donc n'être pas loin du jour

où l'on ne comptera pas en France une ville de fabrique qui ne possède son conseil de prud'hommes (1) !

Ceux qui ont écrit sur les prud'hommes, dans ces derniers temps, ont demandé qu'on les investît d'une nouvelle attribution, qui consisterait à tenir la main à l'exécution de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures, loi qui manque d'une sanction suffisante ; on trouverait difficilement une inspection qui fût aussi efficace. De même, les prud'hommes semblent être les surveillants naturels de l'hygiène des ateliers, beaucoup trop négligée encore communément. Tous les hommes qui poursuivent l'amélioration populaire songent à leur confier ce soin, par un hommage spontané au dévouement et au bon esprit que les prud'hommes mettent à accomplir une mission difficile et pleine de fatigues, et rendent, en gens de bien, qui savent se contenter du témoignage de leur conscience, des services que la renommée n'environne jamais de son éclatante auréole.

De toutes les causes qui contribuent à donner aux conseils de prud'hommes la puissance de conciliation qu'ils possèdent, aucune n'a plus d'influence que leur mode de procéder. Il convient donc qu'ici nous ne le passions pas sous silence.

(1) Paris est resté sans conseil de prud'hommes jusqu'au milieu de 1844. L'affaire a été inutilement en instance pendant quatre ans au moins. On ne sait quelle puissance paralysait le bon vouloir du plus grand nombre des membres du conseil municipal, l'activité persévérante de M. le ministre du commerce et de ses bureaux, le zèle de tant de citoyens éclairés. Le 24 mai 1844, le conseil municipal a enfin voté la somme nécessaire à l'installation d'un conseil qui cependant ne serait encore que l'un des quatres qui avaient été proposés pour l'ensemble de l'industrie parisienne.

Les conseils de prud'hommes se composent de deux classes : celle des négociants-fabricants et celle des chefs d'ateliers ou ouvriers. La première a la stricte majorité. Deux membres, un de chaque classe, tiennent le *bureau particulier* ou bureau de conciliation. Les affaires qu'ils n'ont pu réussir à concilier passent au *bureau général*, formé de tous les membres du conseil, qui les juge suivant certaines formes qui lui sont propres. Le trait le plus distinctif de leur système de procédure consiste en ce que nul avocat, avoué ou homme de loi, n'y est admis. Les parties sont tenues de comparaître en personne, à moins d'absence ou de maladie ; dans ce cas seulement, elles peuvent se faire représenter par un de leurs parents, *négociant ou marchand exclusivement*, disent les décrets. Le conseil de Bar-le-Duc, exprimant ses vœux pour la révision de la législation des prud'hommes, a demandé formellement que la partie absente ou malade, qui, en effet, peut ne pas avoir de parents, pût donner procuration à toute autre personne, *pourvu que celle-ci fût étrangère au bureau.* L'éloignement des hommes de loi et la comparution de personnes vouées au travail industriel, sont considérés par les prud'hommes comme du plus heureux effet. Le conseil a vraiment ainsi, disent-ils, le caractère d'un tribunal de famille.

Pendant les dissensions lyonnaises qui suivirent 1830, les ouvriers réclamèrent l'assistance des avocats ou de tels autres défenseurs officieux. C'était ce qu'ils appelaient la *libre défense*. Les prud'hommes résistèrent avec fermeté à cette demande, dans l'intérêt même des ouvriers et dans celui de l'institution, qu'une telle innovation eût dénaturée. Car, au lieu

d'avoir à supporter, comme en 1835, 17 à 18 centimes de frais moyennement par cause, avec cette libre défense les plaideurs eussent dû payer cinquante ou cent fois autant en frais et honoraires; ils auraient dépensé beaucoup plus de temps (et le temps vaut de l'argent, même pour l'ouvrier). Le cours de la justice eût été beaucoup plus lent, le nombre des conciliations eût été amoindri dans une forte proportion, et les défenseurs eussent souvent déterminé les clients trop crédules à des appels sans fin, et, par suite, à des dépenses sans bornes. L'administration a donné raison aux prud'hommes; la *libre défense* a été repoussée, et maintenant les ouvriers de Lyon, un instant égarés, s'en félicitent; ils sentent que leur liberté réelle y a gagné, en même temps que le bon ordre (1).

Fondée à une époque plus rapprochée encore que les conseils de prud'hommes, une autre institution organique, celle des caisses d'épargne, répand des bienfaits de jour en jour plus appréciés. La France possède maintenant 300 caisses d'épargne, sans compter celle de Paris. Les sommes qui leur sont confiées, au moment où je parle, ne forment pas moins

(1) On est redevable à M. Anthelme Costaz de cette heureuse disposition qui interdit aux parties l'assistance des hommes de loi. C'est lui du moins qui en eut l'initiative. Il était employé dans les bureaux du ministère de l'agriculture et du commerce, lorsque le projet de ce décret fut demandé par le gouvernement, et en cette qualité il fut chargé de le rédiger. Il nous a raconté qu'à cette époque il était dominé par l'idée des maux que cause la chicane, du dommage qu'elle inflige aux classes peu aisées par les mains de petits hommes de loi qui dénaturent la noble profession d'avocat, et sont en quête des petites causes, bonnes ou mauvaises. Il venait d'en voir de fâcheux exemples dans le village où il était né, et ses proches, qu'il y était allé visiter, lui en avaient exprimé leur douleur. Je suis heureux d'avoir ici une occasion de rendre hommage à un homme de bien, rempli de modestie, qui compte de longs et bons services et qui n'a pris aucune peine pour les ébruiter.

de 320 millions, dont 100 représentent l'actif de la caisse parisienne. Les dépôts augmentant annuellement de 50 à 55 millions, encore quelques années, et l'on peut s'attendre à les voir s'élever au chiffre énorme d'un milliard. A Paris, le nombre des déposants est de 149,000, soit plus du sixième d'une population estimée à un million d'âmes.

A coup sûr, les hommes généreux qui ont doté le pays de cette belle institution, ne prévoyaient pas qu'elle dût grandir aussi rapidement. Et cependant, nous ne sommes pas, à beaucoup près, au terme des services qu'elle est appelée à rendre. Les caisses d'épargne sont à peine entrées dans les mœurs de la classe ouvrière. La population des campagnes les ignore. On les emploie peu encore comme moyen d'encouragement ou de récompense envers les classes populaires. Un prince à jamais regrettable, M. le duc d'Orléans, distribua à des enfants, lors de son mariage, des livrets sur lesquels était inscrit un premier versement. Ces dons ont merveilleusement fructifié; et ainsi l'on a acquis la preuve des résultats qu'on obtiendrait en suivant ce noble exemple (1). L'intervention bienveillante des

(1) On lit dans le rapport de M. Benjamin Delessert, président de la caisse d'épargne de Paris, en date du 18 mai 1843 (page 9) :

« Le nombre des livrets conditionnels a continué à s'accroître, mais non pas autant qu'on pourrait le désirer. On ne sent pas assez tout le bien que peut produire un livret donné à propos à un ouvrier ou même à un enfant. Vous en jugerez cependant en voyant que les 1,760 livrets donnés à Paris, en 1837, par M. le duc et madame la duchesse d'Orléans lors de leur mariage, et qui représentaient à cette époque une somme de 40,000 fr., montent actuellement, par suite d'accumulations successives, à 152,185 fr. dus à 1,670 titulaires ; ce qui, dans l'espace de cinq ans, fait une augmentation de 112,000 fr. On peut apprécier, d'après cela, les bons résultats de l'heureuse idée de ce prince si digne de nos regrets. La Société philanthropique vient de consacrer l'utilité de pareils dons, en décidant dernièrement que, sur le produit d'un legs fait par

personnes aisées, et particulièrement des chefs d'industrie, peut s'exercer utilement sous une autre forme. Aujourd'hui, l'ouvrier effectue lui-même ses versements; c'est pour lui souvent un ennui et une perte de temps. On lui épargnerait l'un et l'autre en faisant les dépôts à sa place, avec son agrément qu'il ne refuserait jamais. Par là s'établirait bientôt, dans les fabriques, l'habitude d'une épargne régulière. Excepté dans le cas d'une gêne extrême, l'ouvrier, chaque jour de paye, consentirait à un versement, parce qu'il se sentirait lié par ses propres antécédents, et aiguillonné par l'amour-propre devenu ainsi un puissant auxiliaire du sentiment de l'intérêt bien entendu. J'avoue que l'ouvrier qui, aujourd'hui, spontanément, stationne deux heures à la caisse d'épargne, le dimanche, jour consacré au repos, au lieu d'aller chercher à la barrière le délassement dont il a besoin après un travail opiniâtre, m'inspire de l'admiration. Parmi les employés de l'État, en est-il tant qui se donneraient pareille peine, si, en opérant d'office la retenue destinée au fonds des retraites, l'État ne prévoyait pour eux? Afin d'aider les bons penchants de la classe ouvrière et ses dispositions à l'épargne, on aurait alors, non plus seulement les recommandations vagues du chef d'industrie, mais ses provocations directes, et, je le dirai volontiers, sa recom-

M. Wolff, il serait délivré cette année 30 livrets de 100 fr. chacun, à des ouvriers distingués par leur bonne conduite et désignés par les sociétés de secours mutuels. Quelques administrations ont aussi engagé leurs employés à déposer une partie de leurs appointements à la caisse d'épargne. Nous avons adopté cette mesure depuis huit ans, et déjà on peut juger des avantages qu'elle procure. La masse totale des comptes de nos employés s'élève en ce moment à 100,651 fr.; ils se voient ainsi possesseurs d'un petit capital qui s'accroît chaque jour et leur forme une réserve pour l'avenir. »

mandation, qu'il rendrait presque impérative dans les cas où il s'y jugerait autorisé par la situation particulière de l'ouvrier.

En ce moment, comme complément des caisses d'épargne, pour rendre des services qui ne sont pas de leur ressort, pour parer à de mauvaises chances qui naissent de leur organisation même, une autre institution est projetée et a obtenu déjà d'illustres suffrages.

On ne saurait trop louer les caisses d'épargne; les éléments d'ordre qu'elles ont suscités et les germes de bien-être qu'elles ont semés, sont innombrables. Et cependant il faut reconnaître qu'elles présentent deux inconvénients graves.

Personne n'ignore qu'en prévenant douze jours d'avance, chacun peut retirer de la caisse d'épargne les sommes qu'il y a déposées. Le Trésor est donc dans la position d'un particulier qui aurait contre lui une lettre de change de 320 millions à douze jours de vue. Pour le ministre des finances, même d'un pays aussi riche que la France et d'un crédit aussi solide, c'est un grand souci; et l'un de nos hommes d'État disait dernièrement qu'il ne comprenait pas que ce haut fonctionnaire pût avoir le sommeil tranquille.

A côté de ce péril, les caisses d'épargne offrent une imperfection fâcheuse pour la classe ouvrière elle-même. La loi fondamentale des caisses d'épargne statue que chaque déposant pourra leur confier jusqu'à 3,000 fr. Mais la plupart des caisses craignant qu'on ne leur demandât trop d'argent à la fois, n'ont pas cru devoir permettre que les dépôts atteignissent la limite légale. Celle de Paris a fixé le maximum à 2,000 fr. L'économie opérée avec le concours des caisses d'épargne ne peut donc dépasser ce terme.

Mais un capital de 2,000 fr. n'est pas suffisant pour mettre un homme à l'abri du besoin dans ses vieux jours. D'un autre côté, si l'on élève ce maximum, on augmente le danger éventuel auquel est exposé le Trésor.

La faculté de retirer les dépôts, dans tous les cas et sans réserve, si elle offre l'avantage d'inspirer aux déposants une entière confiance, n'est pourtant pas sans de fâcheuses conséquences, même à leur égard. Que de chances, en effet, pour que les économies accumulées par l'ouvrier lui soient enlevées! Ce ne sont pas seulement les blessures, les longues maladies, les enfants à élever; c'est aussi l'attrait de folles dissipations, ce sont les tentations d'un placement vanté comme plus profitable et qui devient trop souvent une cause de ruine.

Que faire alors? Comment s'y prendre pour faciliter aux ouvriers l'accumulation d'une réserve plus forte, sans susciter à l'administration des finances un péril permanent, et pour mettre leurs épargnes à l'abri de leur propre entraînement? C'est pour répondre à ce double besoin qu'on a eu l'idée de créer à côté de la caisse d'épargne une institution qui pourrait avoir les mêmes administrateurs, qui en serait la sœur en quelque sorte, sous le nom de *caisse des retraites*. En retour de dépôts mensuels, qui seraient irrévocables, elle assurerait des pensions à partir d'un âge déterminé, de 55, 60 ou 65 ans, selon les conventions. A l'égard des sommes qui lui seraient remises dans ce but, le Trésor, affranchi de l'obligation d'un remboursement à vue et ne devant plus de compte qu'à un terme plus ou moins reculé, suivant l'âge des déposants, mais ri-

goureusement fixé d'avance pour chacun d'eux, serait bien plus à l'aise. D'autre part, le besoin qu'éprouve l'ouvrier de se ménager un revenu suffisant pour assurer la tranquillité de sa vieillesse, serait complètement satisfait. Car, ainsi qu'il résulte de calculs aisés à vérifier, un versement d'un franc par semaine commencé à 25 ans et fidèlement continué, pourrait procurer à 60 ans une pension annuelle de 537 fr. Les calculs, cependant, qui conduisent à ce résultat, ont été faits dans l'hypothèse où, sur les versements, des fonds seraient mis à part en quantité suffisante pour qu'il fût délivré, en cas de décès, à la famille de tout déposant, une somme une fois payée, égale au montant de la pension à laquelle il aurait eu droit, et pour des obsèques décentes (1).

Cette institution complémentaire des caisses d'épargne n'aurait aucune espèce d'inconvénients. C'est à tort qu'on élèverait contre elle les accusations dont les pensions viagères sont ordinairement l'objet, qu'elle dissiperait des capitaux formés, qu'elle relâcherait les liens de famille. La caisse des retraites ne détruirait point des capitaux préexistants, puisqu'au lieu de fonds préalablement accumulés, elle recevrait des épargnes successives réservées à son occasion et que très-probablement, sans elle, on aurait dépensées. Les pensions des employés de l'État ont exactement le même caractère, et tout reproche de dissipation d'un capital adressé à la caisse de retraites dont il est question ici, retomberait de tout son

(1) Ces calculs ont pour base le taux d'intérêt de 4 pour 100, et une table de mortalité moyenne entre celle de Duvillard et celle de Deparcieux. Le *Mémoire* remis au ministre des finances, par une réunion d'administrateurs, d'hommes d'État, de publicistes et de banquiers, que présidait M. le comte Molé, justifie parfaitement ces bases.

poids sur les pensions de retraites des fonctionnaires.

Aucune atteinte ne serait portée à l'esprit de famille. Parmi les populations ouvrières, il n'y a point d'héritage; ce n'est donc point ici le lieu de parler de patrimoine dissipé. Aujourd'hui l'ouvrier, quand les infirmités de l'âge sont venues le rendre incapable de travail, est à la charge de ses enfants. Le respect pour la vieillesse se maintient difficilement intact, excepté chez les natures supérieures, là où il faut que chacun se prive pour le vieillard d'une partie de sa pitance. Le sentiment de famille s'attiédit, lorsque les fils sont forcés de partager avec le père une subsistance à peine suffisante. Les premiers besoins matériels ont une force brutale, impérieuse, à laquelle les affections de famille opposent rarement une longue résistance, chez le commun des hommes. Si, au contraire, le travailleur émérite apportait, par sa pension, un revenu fixe dans le ménage, il apparaîtrait aux siens comme une petite providence; au lieu d'être froissé, le sentiment de famille trouverait alors, dans les conditions d'existence matérielle de la petite communauté, un encouragement qui le vivifierait.

Des liens de solidarité intime seraient établis entre les classes les plus nombreuses et l'État; la paix publique aurait de nouveaux soutiens, l'esprit de bouleversement de nombreux adversaires de plus.

Une caisse générale des retraites libéralement établie sur ces bases, serait une institution d'une haute moralité, une garantie puissante de l'ordre politique, une féconde amélioration sociale, un admirable élément d'organisation acquis au travail. En cela l'Angleterre a pris les devants sur la France. Un acte du parlement du 10 juin 1833 a autorisé la délivrance

de titres de rente viagère de 100 fr. (4 livres sterling) à 500 fr. (20 livres), en échange de dépôts annuels pouvant être rendus hebdomadaires, et même de sommes une fois payées (1). Avec cette grande nation, contre laquelle la France a combattu sur tant de champs de bataille pendant huit siècles, notre patrie ne devrait plus avoir qu'une rivalité d'efforts civilisateurs. Puisque le gouvernement britannique a institué ce service des retraites populaires, la France n'est plus libre de l'ajourner; elle est tenue de l'accueillir en le perfectionnant.

Je résume maintenant les observations qui précèdent et je les complète par l'indication sommaire d'éléments d'organisation qui sont connus et appréciés de tous, et par le rappel de propositions diverses éparses dans les leçons antérieures.

De nos jours, Messieurs, l'organisation du travail ne saurait consister à enclore les hommes dans des cadres resserrés, immuables, à les attacher à un atelier comme jadis le cultivateur était uni à la glèbe. La liberté a étendu son domaine sur l'industrie; il faut que le travail reste libre. Mais le chemin de la liberté est souvent raboteux et pénible ; il faut que les travailleurs le trouvent jalonné d'appuis tutélaires et d'abris où ils puissent réparer leurs forces et se recueillir. Cette nécessité a été comprise, en France, par les pouvoirs publics qui ont succédé à l'époque où la liberté avait été promulguée au

(1) Le bill anglais laisse à désirer sous plusieurs rapports. La faculté d'acquérir une rente viagère en retour d'une somme une fois payée, à tout âge, a l'inconvénient de favoriser la destruction de capitaux préexistants. Diverses dispositions de détail sont défectueuses ; plusieurs combinaisons sont peu avantageuses aux déposants et même peu équitables. Après un délai de près de dix ans, la somme totale des dépôts ne s'élève qu'à 8 millions.

milieu de la foudre et des éclairs, et notre exemple est suivi de plus ou moins loin par les autres peuples. Commencée depuis l'aurore du XIXe siècle, l'œuvre se poursuit graduellement. L'édifice, certes, est loin d'être parvenu au faîte. Chez nous Français, qui nous sommes mis les premiers à l'ouvrage, on n'en voit encore que les fondations. Voyez cependant comme le plan est vaste, comme il révèle de larges et intelligentes sympathies! Il n'est pas un instant de la vie de l'ouvrier pour lequel un projet n'ait été conçu et n'ait reçu un commencement d'exécution. A peine sorti du berceau, l'enfant du peuple trouve la salle d'asile, et, après elle, l'école primaire qui tend à devenir une école professionnelle. Les règlements sur l'apprentissage veillent ensuite sur lui, et la loi sur le travail des enfants dans les manufactures protége sa faiblesse. Arrivé à la virilité, il apprend sous les drapeaux à défendre sa patrie, et il faut espérer qu'il y recevra d'autres leçons encore, afin qu'une fois ses obligations remplies, il puisse contribuer à enrichir son pays, et se procurer à lui-même du bien-être par un travail productif, sans préjudice des labeurs par lesquels il développerait, en l'utilisant, la force de ses bras pendant la durée du service. Rentré dans la vie civile, le livret le rappelle à ses engagements. Le conseil des prud'hommes lui administre une bonne et prompte justice et le met à couvert de toute exaction. La caisse d'épargne excite sa prévoyance et reçoit ses économies pour les faire fructifier; et les caisses de retraite, bientôt, les lui rendront plus profitables pour ses vieux jours. En échange d'un sacrifice qu'il s'impose, les sociétés de secours mutuels le garantissent contre la misère

et l'abandon pendant la maladie. Les plans de travaux publics que le gouvernement ou les autorités locales tiennent toujours préparés, lui donnent de l'emploi pendant les temps de crise, lorsque l'industrie privée lui en refuse (1); et ainsi l'exercice du droit au travail, droit sacré et imprescriptible, lui est maintenu. Au milieu de ces institutions il se meut librement, portant en lui-même ses destinées, responsable seulement envers sa conscience et envers la loi qui est égale pour tous. La ligne de l'ordre et du devoir lui est indiquée, mais elle ne lui est pas brutalement prescrite; elle n'est pas une, elle est multiple (2).

Que l'efficacité de ces moyens soit entière et qu'il n'y ait rien à ajouter à ce programme, ce n'est point ce que je soutiens; car j'ai cru pouvoir signaler plusieursinstitutions complémentaires destinées à combler des lacunes qui choquent la vue, si elles ne révoltent l'âme. Que le réseau de cette organisation même incomplète soit étendu partout sur notre patrie, je ne le prétends pas davantage. Il s'en faut de

(1) Voir ce qui est dit de la *Société de prévoyance* de Lyon dans le Cours de 1841-42, page 179.

(2) Dans cette énumération je n'ai point indiqué les chambres de commerce, les comités consultatifs des arts et manufactures, les comices agricoles, les sociétés d'agriculture, toutes institutions qui sont en permanence, ni les trois conseils généraux de l'agriculture, des manufactures et du commerce qui se réunissent périodiquement, et le conseil supérieur du commerce, dont les membres sont permanents et que le gouvernement convoque lorsqu'il le juge convenable. Mais ces corps ou ces assemblées ont avant tout le caractère administratif. Ce ne sont pas des éléments de l'organisation intime de l industrie, ils ne s'immiscent pas dans les relations des différentes classes de travailleurs, des maîtres avec les ouvriers. Ils servent d'intermédiaires entre le gouvernement et l'industrie pour des communications à transmettre ou des avis à exprimer en matière administrative. Or ici, en parlant d'organisation, nous avions en vue principalement ce qui concerne l'ouvrier dans ses rapports avec les chefs d'industrie, avec les autres ouvriers et avec l'autorité et l'État.

beaucoup que tous les hommes ou même la majorité d'entre eux participent à tous ces bienfaits. Il n'y a point partout des conseils de prud'hommes ; la loi sur le travail des enfants dans les manufactures n'est encore à demi appliquée nulle part peut-être; les salles d'asile sont bien clairsemées, et l'action de la centralisation paraît s'y être intempestivement immiscée ; l'enseignement professionnel existe à peine ; il reste beaucoup à faire encore pour les caisses d'épargne, quelque étonnants résultats qu'elles aient eus ; ce n'est que sur un petit nombre de points qu'il existe des sociétés de prévoyance, semblables à celle que j'ai voulu vous faire admirer à Lyon. De même je ne dis point que la concurrence illimitée ne cause pas des maux cruels, que les avantages de l'association soient suffisamment accrédités et assez pratiqués dans l'industrie ; ni que la moralité des classes ouvrières soit parfaitement protégée, surtout en ce qui concerne les femmes. J'admettrai de même que les procédés par lesquels s'exerce le crédit à l'égard de ces classes sont arriérés, grossiers ; les monts-de-piété, au moyen desquels les communes dispensent le crédit aux ouvriers, laissent à désirer encore, quoiqu'ils soient des prêteurs infiniment plus bienveillants que les autres près desquels a accès le travailleur nécessiteux. Je ne fais enfin aucune difficulté d'admettre que, pour une bonne partie des hommes voués au travail et occupant un humble rang dans l'atelier social, la vie est assaisonnée de privations amères et de douleurs, et qui pourrait le contester? Mais, outre qu'il ne faut pas s'attendre à ce que la souffrance disparaisse entièrement de la terre, on doit le déclarer à l'honneur de notre siècle, à la gloire de notre patrie,

Messieurs, jamais on n'avait tant fait pour le bien de l'humanité souffrante. L'édifice à l'abri duquel le plus grand nombre trouvera de plus en plus du bien-être et de la moralité, surgit de toutes parts, lentement au gré de nos désirs impatients, mais avec une rapidité extraordinaire selon les données comparatives de l'histoire. Que l'esprit de paix nous soit en aide, et l'on verra, avec une vitesse toujours croissante, les institutions organiques apparaître et étendre partout leur bienfaisant ombrage. Ne perdons pas de vue non plus que l'union intérieure est une condition de réussite. Si nous nous livrons à des dissensions intestines, il en sera de notre entreprise comme de la tour de Babel, elle demeurera inachevée pour notre confusion. Que l'esprit d'association nous seconde ; que la pensée d'une solidarité réelle entre les diverses classes, entre les différents membres du même atelier, depuis le chef jusqu'au dernier manœuvre, vienne nous assister, et l'on verra des merveilles. Que le sentiment religieux nous soit propice, et le succès de cette œuvre gigantesque est infaillible. C'est la religion qui a posé la première pierre, car le sentiment de la fraternité humaine est émané d'elle; c'est elle qui mettra la clef de la voûte.

Songeons aussi que, dans les pays libres, on est mal venu à attendre toute chose du gouvernement. Les hommes y sont tenus de s'aider eux-mêmes par leurs efforts extérieurs, par leur action sur leur for intérieur. De nos jours, il est permis de demander davantage aux efforts individuels, au nom de la politique comme de par la religion. C'est un cas de force majeure ; le branlebas doit être général. Il ne suffit

pas que tout le monde fasse, dans la personne de l'État; il faut qu'individuellement chacun de ceux qui, par leur talent ou par leur fortune, peuvent assumer un rôle, petit ou grand, y consacre une partie de son temps, de sa peine, et paye de sa personne. Cet être collectif, qu'on nomme tout le monde, n'a de puissance réelle que lorsque chacun le veut bien. Quelques exemples éclatants montrent assez ce dont les forces individuelles sont capables, lorsqu'elles se concertent et s'harmonisent.

Peut-être direz-vous que, dans tout ce qui précède, je n'ai pas nommé la répartition des produits, le salaire, et qu'une organisation par laquelle ces points importants ne seraient pas réglés, serait dérisoire. Regardez-y de plus près pourtant, et vous reconnaîtrez que ce reproche serait mal fondé. En peu de mots, par cela même que la société offrirait une éducation professionnelle appropriée à tous et une bonne constitution du crédit, sans rien de plus, on pourrait affirmer qu'il y a infiniment de chance pour que l'ouvrier soit dans une situation au moins passable. Une des grandes causes de la misère, c'est l'inaptitude des hommes à produire. Une fois les hommes dressés par l'éducation, leur puissance productive étant augmentée dans une proportion forte, il y aurait beaucoup de raisons pour que leur rétribution fût accrue d'autant. Une organisation libérale du crédit, en facilitant le passage des capitaux, instruments de travail, des mains du propriétaire qui ne voudrait pas ou ne saurait pas les féconder, en d'autres mains plus capables de les rendre productifs, mettrait les travailleurs de tout rang à même de puiser aux sources du bien-être.

Toutefois, ne le perdez pas de vue, pour que le problème du salaire puisse être et soit résolu favorablement pour l'ouvrier, il ne s'agit pas seulement de fonder des écoles et des banques. La question du taux des salaires, ou, en termes plus généraux, de la répartition des profits, est avant tout de l'ordre moral. Toutes les combinaisons organiques qu'on pourra adopter, dans le but d'établir et de perpétuer une répartition avantageuse à l'ouvrier, seront vaines, à moins que l'ouvrier et le chef d'industrie ne présentent, chacun de leur côté, certaines conditions morales; et réciproquement, si ces conditions morales sont remplies, on verra bientôt sortir de terre et grandir des institutions par lesquelles cette moralité prendra corps. Dans nos sociétés libres qui se gouvernent elles-mêmes, disons mieux, partout, à mesure que les classes bourgeoises se pénètrent d'estime et de sympathie pour l'ouvrier, et que l'ouvrier, se perfectionnant de son côté, parvient à des sentiments plus élevés et meilleurs, on peut tenir pour certain que ce double progrès se reflète aussitôt dans les lois et dans le régime industriel. En France, le développement des écoles primaires, celui des écoles professionnelles, des conseils de prud'hommes, des caisses d'épargne, des caisses de secours, etc., sont autant de faits propres à donner la mesure de ce double avancement social. En même temps, sans doute, ces mêmes faits accélèrent le progrès, et, après avoir été, par rapport à lui, des effets, deviennent des causes. Néanmoins, l'amélioration des sentiments publics précède toujours celle des institutions. Les hommes qui sont justement soucieux de résoudre convenablement, et dans des termes irrévocables, la question

tant agitée du salaire, doivent donc s'appliquer à agir sur les mœurs, sur les esprits, de façon à propager le sentiment de la solidarité entre les diverses classes de la société, dérivé direct de la fraternité de l'Évangile. Je ne connais pas d'autre force qui puisse empêcher la concurrence de pousser ses funestes effets jusqu'à l'extrême; et c'est pour cela que, hors de la pensée chrétienne, l'amélioration populaire est une chimère. C'est pour cela aussi que quiconque poursuivrait cette amélioration en semant des paroles de haine et en provoquant des dissensions civiles, marcherait à l'encontre du but. Quand la religion et la philosophie, dont la religion emprunte les traits pour se faire bien venir de beaucoup d'hommes généreux, auront rempli leur tâche, celle de l'économie politique, soyez-en certains, Messieurs. sera promptement et facilement accomplie.

VINGT-CINQUIÈME LEÇON.

De l'établissement de corporations nouvelles.

SOMMAIRE. — On s'est demandé dans ces derniers temps s'il ne conviendrait pas d'établir des corporations industrielles, organisées sur d'autres bases que celles de l'ancien régime. — Plan de M. de la Farelle ; s'il présente des inconvénients de détail, l'idée mère en est bonne. — Objection tirée de la situation politique, pour la France. — Tendances actuelles de l'industrie vers l'association ; comités divers provoqués par la crainte de traités de commerce nuisibles aux fabrications nationales ; association des propriétaires des mines de Saint-Étienne. — Avantages que l'industrie retirerait d'une bonne organisation ; comparaison entre les avocats qui sont organisés et les médecins qui ne le sont pas. — De meilleurs rapports s'établiraient entre les producteurs et l'État, ce qui faciliterait la perception de l'impôt ; exemple de la bijouterie parisienne. — Une société industrielle se constitue ; elle sera l'œuvre du temps. — Dans nos préoccupations en faveur de l'ordre au sein de l'industrie, gardons-nous de faire abstraction de la liberté.

Messieurs,

Indépendamment des institutions dont l'ensemble a été retracé ici, et qui doivent concourir à améliorer la condition des classes laborieuses, à affermir l'ordre public, à donner plus de sécurité et de stabilité à l'existence des chefs d'industrie, n'existe-t-il pas quelque autre moyen d'organisation, plus direct, plus radical, plus propre à restreindre, comme par enchantement, les fâcheux effets de l'individualisme désordonné qui règne présentement dans toutes les branches de l'industrie? C'est le sujet des méditations d'un grand nombre de penseurs, des travaux de beaucoup d'écrivains.

Faisant un retour vers le passé, des hommes graves se sont demandé s'il ne serait pas convenable et opportun de créer de nouvelles corporations indus-

trielles. Ils savent la juste réprobation dont les corporations de l'ancien régime étaient frappées dans la dernière période de leur existence, les acclamations par lesquelles nos pères saluèrent leur chute, et l'admirable essor que prit l'industrie nationale, lorsqu'elle eut été débarrassée de ces liens. Aussi, en recommandant une institution désignée par le même nom, ont-ils expressément averti qu'ils ne prenaient pas pour modèle ce que la Constituante avait renversé, et qu'il ne s'agissait aucunement de relever telles quelles, du milieu de leurs ruines, les corporations closes, limitées de droit ou de fait quant au nombre de leurs membres, où l'on n'était admis que sous le bon plaisir de ceux qui avaient déjà franchi le seuil, et où les compagnons et les apprentis subissaient une sorte de servitude temporaire.

Dans divers écrits, dont l'un a été publié récemment, M. de la Farelle a vivement et habilement soutenu cette thèse ; il a même tracé un projet de loi détaillé, sous le titre de ***Plan d'organisation disciplinaire de l'industrie en France.*** Voici quelle en est la substance : il y aurait, pour chaque branche de la production et dans chaque ville, une *communauté* comprenant toutes les personnes appartenant à cette profession qui voudraient en faire partie, mais celles-là seulement, jusques et y compris les ouvriers et les apprentis. L'entrée de tout marchand, artisan ou ouvrier dans une quelconque de ces communautés serait par conséquent tout à fait facultative. Chaque communauté aurait un *syndicat* formé d'un certain nombre de membres qui seraient élus par les chefs d'industrie, avec une certaine participation

des compagnons. Le syndicat délivrerait le premier livret, sur la présentation de l'acquit d'apprentissage, à tous les ouvriers de la profession, même à ceux qui n'appartiendraient pas à la communauté. Il viserait le livret de tout ouvrier arrivant dans la ville. Il possèderait un certain droit de vérification, de surveillance et de censure sur le mode de fabrication et sur la qualité des produits, en ce sens qu'il infligerait un blâme et même une amende, dans les limites fixées par le règlement (1), à tout membre de la communauté, *maître, ouvrier ou apprenti, qui compromettrait les intérêts et la bonne renommée de la communauté par une production ou par toute autre opération industrielle empreinte de déloyauté.* Je cite textuellement cet article du projet de M. de la Farelle, à cause de sa gravité. Il pourrait alors y avoir lieu à exclusion ou même dénonciation au procureur du roi, dans certains cas. Le syndicat connaîtrait en premier ressort de tous les différends survenus entre les membres *de la communauté* ou entre ceux-ci et les étrangers, toutes les fois que l'exercice de la profession en serait l'origine et l'occasion. De plus, les communautés rempliraient l'office de sociétés d'assistance mutuelle, à l'usage des compagnons et des apprentis.

Une institution déjà existante et que j'ai particulièrement signalée à votre attention, celle des prud'hommes, remplit dans ce plan un grand rôle. La juridiction des prud'hommes serait rendue commune à tous les travailleurs; les conseils de prud'hommes

(1) Le règlement dont il s'agit serait délibéré par tous les maîtres de la communauté, auxquels pourraient être adjoints des compagnons. Après quoi il serait soumis à l'approbation du conseil des prud'hommes et à celle du conseil de préfecture.

seraient beaucoup plus nombreux qu'ils ne le sont aujourd'hui. Nous en possédons soixante-six; M. de la Farelle en voudrait un au moins par arrondissement; relativement aux syndicats, ce seraient des tribunaux d'appel. En outre, leurs attributions seraient étendues; ainsi que le vœu en a souvent été émis (1), ils auraient des pouvoirs assez larges concernant l'hygiène des ateliers, et seraient chargés de veiller à l'exécution de la loi sur le travail des enfants dans les manufactures.

M. de la Farelle propose de plus la création d'un *Bureau Central permanent du commerce, des manufactures, des arts et métiers*, destiné à remplacer ce qu'on appelle présentement le Conseil Supérieur du commerce, mais avec des attributions bien autrement actives. Ce Bureau ne serait pas consultatif seulement, il serait exécutif (2). Ses membres seraient assimilés aux principaux fonctionnaires de l'État (3); en cela, l'auteur témoigne à propos le sentiment de

(1) Voir la leçon précédente, page 495.

(2) Voici le texte de l'article par lequel M. de la Farelle a défini les attributions de ce Bureau Central :

« Le Bureau Central exercera toutes les attributions dévolues au Conseil Supérieur par les lois ou ordonnances existantes.

» En outre, il aura, par l'intermédiaire du Ministre du commerce, des rapports fréquents et réguliers avec toutes les ambassades, avec tous les consulats, avec tous les instituts commerciaux du monde civilisé.

» Par lui, toutes les nouvelles commerciales de l'univers seront publiées et propagées au sein de la classe industrielle.

» Une correspondance administrative sera établie entre ce Bureau et tous les instituts commerciaux ou industriels du royaume.

» La mission de ce Bureau consistera, en un mot, à diriger autant que possible la production nationale, à indiquer les besoins qui se feront sentir, soit au dedans, soit au dehors, à désigner les genres de fabrication qui paraissent devoir être les plus avantageux, ceux qui cessent de l'être par l'encombrement ou la mévente des produits; à signaler les ports, États ou provinces vers lesquels tels ou tels envois présenteraient des chances de bénéfices.

(3) Le projet de M. de la Farelle contient un article ainsi conçu :

l'importance acquise de nos jours au travail industriel.

Le projet comprend certaines mesures propres à prévenir les abus de pouvoir des communautés et à empècher les coalitions. Il implique aussi des dispositions réglementaires, trop précises peut-être, pour l'apprentissage.

On peut reprocher à M. de la Farelle d'être, certes à son insu, sympathiquement dominé par les souvenirs des corporations anciennes. En rendant l'apprentissage obligatoire et en confiant au syndicat le soin d'apprécier la capacité de l'apprenti et ses titres à la maîtrise, il a dépassé le but. Par là et par d'autres clauses, il donne à ses communautés des pouvoirs sur ceux qui n'en seraient pas membres, et ce serait dangereux. On conçoit que certains avantages soient attribués aux membres de communautés qu'il est d'ordre public de favoriser. Il est permis, par exemple, ainsi que l'entend M. de la Farelle, de leur réserver, pour leurs enfants, les bourses et demi-bourses dans les écoles d'arts et métiers. Rien de mieux encore que d'accorder aux citoyens qui auraient exercé les fonctions du syndicat la qualité d'électeurs pour la nomination du conseil municipal de leur commune et pour celle du conseil de prud'hommes de leur ressort, et même celle d'éligibles à l'un et à l'autre; mais une juridiction exercée sur les personnes étrangères à la corporation est de nature à exciter de vives répugnances, quelque limitée qu'elle soit. Généralement, M. de la Farelle, en fixant les

« Les membres du Bureau Central auront le rang de conseillers d'État, et en toucheront le traitement pendant toute la durée de leurs fonctions.

» Ils seront éligibles à la pairie après deux élections. »

attributions dont il investit les autorités qu'il propose, tend la corde plus qu'il ne convient. Il y aurait au moins une transition à ménager, et il y a des idées reçues avec lesquelles il faudrait compter. On peut pareillement lui reprocher d'avoir trop livré au principe électif. Son Bureau Central, élu par les conseils généraux des manufactures et du commerce, serait un gouvernement dans le gouvernement. Vis-à-vis du ministre du commerce, ce serait autel contre autel, ou pour mieux dire, le Bureau annulerait le ministre. Quelques personnes estimeront encore qu'il ne s'est pas toujours assez souvenu que la révolution de 1789 a fort intentionnellement établi en France le droit commun; que le principe du droit commun, sauve-garde de l'égalité, doit être, autant que possible, garanti de toute infraction; que les juridictions spéciales qui y sont naturellement contraires, doivent être contenues dans des limites étroites et ne sauraient être admises qu'à titre d'exception. Mais il ne serait point impossible de réformer les imperfections du plan de M. de la Farelle, et ce n'est point par les détails qu'il faut le juger. L'idée mère, consistant à rétablir des communautés, ou, pour la présenter sous une forme plus générale, à réintégrer dans l'industrie le principe d'association qui en a été banni, mérite de rallier tous les suffrages.

Aussi bien, la plus forte objection qu'on puisse adresser au programme de M. de la Farelle, ce n'est point la science économique qui la présentera. L'économie politique ne peut qu'encourager le sentiment dont M. de la Farelle s'est inspiré et l'idée pratique par laquelle il l'a formulé. Mais la politique courante, celle qui regarde la girouette tous les ma-

tins pour savoir de quel côté le vent souffle, celle qui, dans les pays parlementaires, tient le gouvernail, cette politique, chez nous, en France, dira qu'elle ne peut prendre présentement la responsabilité d'un tel programme. Le vent aujourd'hui n'est pas favorable à la législation systématique (je ne prends pas le mot en mauvaise part), tracée d'avance, ou imposée d'en haut par l'effet d'une initiative puissante. Le législateur ne dirige pas l'opinion publique, il la suit, il se fait remorquer par elle. Vis-à-vis des chambres législatives le public, et vis-à-vis du gouvernement les chambres, semblent toujours avoir sur les lèvres le mot du comte de Périgord à Hugues Capet : « Qui vous a fait ce que vous êtes ? » L'opinion dominante n'est pas familiarisée avec les projets de communautés ; elle y est plutôt adverse, quoiqu'elle puisse et doive changer prochainement de direction. On ne veut pas de lois générales sortant tout d'une pièce, avec un grand ensemble de clauses novatrices, de la pensée du législateur, comme Minerve du cerveau du maître de l'Olympe. On tient à ce que les lois surgissent du sein des faits, qu'elles en soient la consécration, sans devancer l'avenir et sans paraître lui faire violence. Dans cette situation donc, il ne faut pas s'attendre à l'adoption d'une loi qui, d'autorité, établirait des corporations, surtout si elle leur donnait la moindre prérogative extérieure. Ce serait praticable en d'autres pays; mais dans notre France, telle qu'elle est aujourd'hui, la rentrée du principe d'association au sein de l'industrie ne saurait s'opérer ainsi, quels que pussent être les vœux de la science économique. Cependant c'est une restauration qui doit s'accomplir, et qui est inévitable.

C'est que rien n'est plus utile aujourd'hui que d'encourager le rapprochement des producteurs de la même profession, sans cependant paralyser la concurrence, qui est une des forces vitales de l'industrie et dont notre siècle ne saurait se passer sans manquer à la destination que lui a assignée la Providence (1). Rien ne serait plus profitable au maintien de la morale publique que de susciter dans l'industrie le sentiment de l'intérêt collectif. Avant peu d'années donc, on peut le croire, de grands pas seront faits dans ce sens.

Dès aujourd'hui, en effet, des signes non équivoques annoncent que l'industrie elle-même ressent profondément le besoin de l'association, et que si le mot de communauté soulève dans son sein des frayeurs, elle nourrit un secret penchant pour l'association poussée jusqu'à la centralisation même. Au lieu de communauté dites comité, et vous obtiendrez l'assentiment universel. En ce moment il existe à Paris plusieurs *comités* qui représentent les principales branches de l'industrie manufacturière.

Vous avez pu remarquer, dans la leçon précédente, que les corporations anciennes, nées du sentiment d'un danger commun, avaient eu originairement pour objet la résistance aux exactions dont la féodalité menaçait les producteurs, plutôt que l'organisation intérieure du travail; au contraire, les comités dont je parle doivent leur naissance, non à une frayeur politique, mais au pressentiment plus ou moins fondé d'un péril commercial. Depuis plusieurs années, le gouvernement français, per-

(1) Voir la leçon XXII.

suadé que les échanges de produits avec les peuples étrangers fortifient la paix du monde, paraît avoir eu la pensée de négocier des traités de commerce avec quelques-uns des États qui nous entourent, ou s'est montré disposé à accueillir les ouvertures que lui faisaient dans ce but plusieurs des gouvernements voisins. Il a été question notamment d'un traité de commerce avec l'Angleterre, et d'une union douanière avec la Belgique, qui eût placé vis-à-vis de la France ce petit, mais industrieux et riche royaume, dans la situation où se trouvent, par rapport à la Prusse, les autres États du Zollverein. A cette occasion, nos fabricants, croyant voir au-dessus de leurs têtes l'épée de Damoclès, ont établi à Paris des espèces de syndicats, permanents, actifs, levant même des impôts librement payés, pour le besoin de la défense commune.



Les mines de Saint-Étienne offrent un exemple plus remarquable encore d'une communauté industrielle. Jusqu'à ces dernières années, l'esprit d'association avait fort peu pénétré parmi les extracteurs de charbon de terre du département de la Loire. On citerait difficilement une localité où l'individualisme exerçât un empire plus absolu. Telle mine y appartient à un grand nombre de personnes, quelquefois à une vingtaine. Jusqu'à ce jour, les propriétaires fournissaient en commun les fonds nécessaires à l'exploitation, mais ils n'étaient pas associés pour la vente. Autour des puits, par lesquels la houille sort du sein de la terre, étaient rangées autant de cases qu'il y avait d'intéressés, et, à tour de rôle, la bène (1) allait

(1) Tonneau servant à élever le charbon du sein de la mine.

s'y vider; chacun ensuite vendait sa part séparément. C'est là pourtant que, par une réaction singulière, une association des plus étroites, embrassant la plupart des extracteurs, s'est constituée et demeure en pleine vigueur depuis plusieurs années. Par l'effet d'une concurrence effrénée, les exploitations houillères de Saint-Étienne, avec une production énorme, ne rapportaient que des revenus minimes. Pressés par la nécessité, les extracteurs se sont réunis en une association dont les termes impliquent, de la part des contractants, leur sacrifice d'une bonne part de leur indépendance. Pour chaque mine, la quantité d'hectolitres de charbon qu'elle aurait le droit de produire a été déterminée, et le prix de vente a été fixé par un règlement détaillé. Cette convention a eu les meilleurs résultats. La situation des exploitants est devenue satisfaisante, sans dommage appréciable pour les consommateurs; et les ouvriers se sont ressentis de l'amélioration éprouvée par les propriétaires des mines. La malveillance seule a pu prétendre que c'était une coalition punissable par la loi. L'idée de coalition implique la volonté de porter dommage à quelqu'un : ici rien de semblable. Dans la limite où cette association a agi jusqu'à ce jour, elle ne mérite que des éloges. Elle a usé d'un droit imprescriptible, celui qu'ont les hommes de se serrer les uns contre les autres, et de se concerter, pour faire face à un péril imminent, et elle n'en a point abusé.

Ces faits auxquels il serait facile d'en ajouter d'autres, attestent que l'esprit d'association commence à germer en France dans le champ industriel. Bientôt il devra suffire que les événements en fournissent

l'occasion, pour faire accueillir avec faveur, sous je ne sais quel nom nouveau, car les mots sont ce que l'humanité aime le moins à répéter, des projets de communautés industrielles, purs, il faut l'espérer, de tout caractère de monopole et de privilége.

L'industrie aurait à en attendre de grands avantages politiques et moraux.

Complétement affranchie de son antique vasselage, et lavée des flétrissures que lui avaient imprimées les siècles passés, l'industrie est mûre aujourd'hui pour le sentiment de la dignité personnelle. En dépit des efforts de l'esprit guerrier pour reprendre le dessus, elle exerce sur l'administration une grande et heureuse influence qui tend à s'accroître. Son intérêt est devenu un intérêt public. Ses affaires sont des affaires d'État. Cependant elle occupe cette position nouvelle plutôt virtuellement qu'effectivement. Les avantages ne lui en seront assurés que du jour où elle aura été organisée. Si cette organisation est conforme aux principes nouveaux du droit public, s'il s'agit, non d'imposer à l'État les calculs mesquins d'intérêts égoïstes, mais de pousser le char administratif dans les voies du bien général, qui aurait le droit de s'en plaindre? qui ne devrait y applaudir?

En recommandant le rétablissement des communautés, M. de la Farelle s'est servi d'un argument qui me semble saisissant. Il a comparé deux classes d'hommes qui marchent de pair pour la culture de l'esprit, les avocats et les médecins, et a mis en regard les sentiments qui animent les uns et les autres vis-à-vis de leurs confrères. A la bienveillance et à la fraternité que les avocats se témoignent réciproquement, il a opposé la jalousie, l'aigreur, l'ani-

mosité qui se révèlent si fréquemment dans les rapports des médecins entre eux. Les avocats de nos cours royales et de nos tribunaux, a-t-il dit, quoique professant des opinions religieuses ou politiques tout à fait opposées, quoique voués par état à une polémique quotidienne et souvent chaleureuse, ardente, quoique rivaux habituels de renommée, de fortune, d'ambition, vivent en général sur un pied d'union, de camaraderie cordiale. Les médecins, au contraire, sont presque partout en lutte incessante, acrimonieuse. D'où peut venir cette différence? Le cœur humain contracterait-il plus de bienveillance dans la pratique de la controverse et de la chicane que dans celle de soulager les maux de l'humanité? Non, évidemment. Mais les médecins sont isolés, aucun lien ne les resserre les uns près des autres, tandis que les avocats constituent un ordre, une corporation.

Du moment que l'industrie aurait obtenu, par l'association, une sorte de représentation officielle et permanente, des rapports différents s'établiraient entre elle et l'autorité. A une méfiance invétérée succéderaient les égards et la confiance. L'État est enclin, en matière fiscale au moins, à considérer l'industriel comme un fraudeur-né; et l'industriel est plus porté encore à voir dans le gouvernement un ennemi naturel qui cherche à le pressurer. Notre ennemi, c'est notre maître, a dit Lafontaine, interprète en cela du sentiment populaire à l'égard du collecteur d'impôts. A la faveur de l'association, cette situation changerait: il pourrait en résulter pour le Trésor public des facilités inespérées de perception; par exemple, quelques impôts de quotité pourraient

être remplacés par des impôts de répartition, pour lesquels le syndicat ferait l'office de répartiteur ; aujourd'hui même, dans l'état actuel des choses, l'impôt de répartition est celui qui soulève le moins de récriminations de la part des contribuables. Les mesures du pouvoir envers l'industrie deviendraient plus intelligentes et plus habiles, en même temps que plus bienveillantes.

Comme exemple de ce que l'on peut espérer, comme indication de ce qui pourrait ressortir pour l'industrie d'un système de corporations même sommaire, et laissant d'ailleurs le champ libre à la concurrence, je citerai un fait concernant l'orfévrerie. Cette fabrification est soumise en France à un impôt appelé droit de garantie. Rien de plus juste que cette taxe qui frappe des objets de luxe; elle est d'ailleurs peu productive, puisqu'elle figure au budget de 1843 pour 2,118,000 fr. seulement. Mais, dans la perception, elle soulève des réclamations nombreuses. A Paris, ce sont des tiraillements sans fin entre les agents du bureau de garantie et les orfévres. Le bureau de garantie est placé sous la surveillance de la commission des monnaies, corps administratif fort respectable par la position et par les lumières de ses membres, mais auquel manque l'esprit commercial, parce qu'il n'a dans son sein ni commerçant ni manufacturier. Dès lors il est permis de penser, ainsi que l'affirment les bijoutiers, hommes généralement sincères et recommandables, que les mesures adoptées en vue d'assurer l'exacte perception de l'impôt sont quelquefois de nature à gêner l'exercice légal de l'industrie. Faute d'une connaissance suffisamment approfondie de la pratique du

commerce, il arrive ou il peut arriver qu'en voulant punir les mauvais, la commission atteigne les bons, et rende inabordables à des orfévres consciencieux, qui ne cherchent pas à frustrer le trésor, des opérations parfaitement légitimes.

Supposez que l'orfévrerie parisienne soit constituée en communauté, et que le ministre des finances choisisse, pour les incorporer à la commission des monnaies, deux des membres du syndicat qui y apporteraient leur expérience, leur habileté à démêler des fraudes et des intrigues dont ils connaissent tous les fils; il y a lieu de croire que la commission, grossie de ce nouvel élément, procéderait avec plus de discernement commercial, et que, sans tourmenter les bijoutiers, elle obtiendrait la cessation de la fraude et l'exact payement de l'impôt, but qu'elle poursuit aujourd'hui en vain et non sans exciter des plaintes amères (1).

On peut l'affirmer hardiment en présence des tendances actuelles de l'industrie, l'avénement de l'ordre de choses que nous appelons de nos vœux, est certain. L'œuvre est longue et pénible; il ne s'agit de rien moins, depuis 1789, que de la constitution d'une société différente de celles qui avaient occupé la sur-

(1) Je me suis cru permis de prédire ici le succès de cette intervention de la bijouterie dans la surveillance dont elle est l'objet, parce que j'ai entendu plusieurs des hommes les plus notables et les plus justement estimés de cette industrie, déclarer que, si une pareille mesure était adoptée, c'est-à-dire, si deux d'entre eux étaient admis à faire partie de la commission des monnaies, ils se faisaient forts, par les renseignements qu'ils lui fourniraient, de changer, non les sentiments de ce corps administratif, qui ne peuvent être qu'excellents, mais sa manière d'être effective vis-à-vis de l'orfévrerie. C'est aujourd'hui à cette admission de deux d'entre eux dans la commission des monnaies, que les orfévres de Paris, jusqu'à ces derniers temps préoccupés de réformes bien plus radicales, bornent leurs prétentions.

face de la terre, et, pour constituer une société, il faut plus de temps et d'efforts que pour asseoir un empire ; vous savez ce que le prince des poëtes latins dit de l'enfantement de la grandeur romaine, qui pourtant était un autre empire plutôt que l'expression d'un nouveau principe social. Les hommes qui se sont imaginé que, pour doter un peuple d'une constitution, il suffisait de lui donner une charte, confondant ainsi deux objets de proportions infiniment inégales, sont tombés dans une erreur profonde. Mais l'œuvre, quelque difficile qu'elle soit, achèvera de s'accomplir, parce qu'elle est dans les vœux de l'humanité et dans les desseins éternels de la Providence. Que si nous nous acheminons lentement vers ces destinées définitives, sachons en prendre notre parti, et, quels qu'aient pu être les calculs de notre impatience, estimons-nous heureux de nous rapprocher graduellement d'un pareil terme ; car qu'y a-t-il de plus propre à faire battre un cœur généreux, que la perspective d'un état social où tout homme laborieux, qui aura une bonne conduite, trouvera du bien-être en échange de son travail ; où les souffrances matérielles, si elles ne cessent pas, seront amoindries, autant qu'elles peuvent l'être sur cette terre ; où enfin le genre humain, dans la majorité de ses membres, ne restera plus exposé qu'aux peines morales ; peines cruelles, mais qu'il dépend de nous-mêmes de modérer, puisque les plus cuisantes proviennent de l'intempérance de nos désirs.

A cette fin un vaste travail d'organisation est à exécuter. Procédons-y avec prudence ; surtout n'oublions pas les fautes de la noble génération qui nous a

précédés; ayons-les toujours devant les yeux, afin de n'en pas commettre de semblables. Nos pères ont cru, dans l'industrie comme en toute chose, pouvoir fonder la liberté sans l'ordre. Cette erreur a coûté bien cher à notre patrie, à l'Europe, au monde entier. Nous, dans nos plans d'organisation industrielle et dans nos essais de réalisation, gardons-nous de l'erreur inverse, et ne tentons pas de constituer l'ordre sans la liberté, ou, en d'autres termes, sans la concurrence. Telle est, je l'espère, la pensée qui ressortira pour vous de ces dernières leçons. Puisse-t-elle rester gravée dans vos esprits!

FIN DE LA DEUXIÈME ANNÉE.

TABLE DES SOMMAIRES.

DISCOURS D'OUVERTURE.

PREMIÈRE LEÇON.

Cet examen sera fait du point de vue du bon marché de leur usage, principalement en ce qui concerne les marchandises; mobilité des termes de comparaison.—Le prix de l'usage d'une voie de transport dépend de trois éléments principaux : — 1° Frais de construction; les canaux coûtent généralement moins cher à construire que les chemins de fer : en Amérique cependant il n'en est pas ainsi, en moyenne. — 2° Frais d'entretien; sous ce rapport aussi les canaux ont l'avantage du bon marché, mais c'est peu considérable. — 3° Frais de traction; ils sont faibles sur les chemins de fer bien nivelés, et très-modérés le plus souvent sur les autres, quoique des calculs plausibles aient fait croire que, dans tous les cas, il convenait d'adoucir extrêmement les pentes. A cet égard il y a maintenant peu de différence entre les canaux et les chemins de fer; digression sur le désaccord supposé entre la théorie et la pratique; expérience faite en Angleterre sur les chemins à fortes pentes; frais de traction sur le chemin de fer de Paris à Rouen. — L'usage des canaux aujourd'hui coûte moins, tout compris, que celui des chemins de fer; cependant quelques chemins de fer luttent victorieusement contre les canaux; chemin de fer de Mount-Carbon à Philadelphie. — Les chemins de fer sont tout récents; déjà leurs prix de transports ne dépassent quelquefois que de fort peu ceux des canaux; les progrès de l'art devront réduire ces prix, tout en diminuant les frais de construction, dont l'élévation motive la perception d'un péage élevé, en outre des frais de traction proprement dits. Lutte entre les canaux et les chemins de fer en Angleterre; prix comparés. — Les chemins de fer l'emportent pour la rapidité de la locomotion; avantages de cette rapidité; on atteint néanmoins aujourd'hui une remarquable vitesse sur quelques canaux. — Des cours d'eau comme moyens de transport; l'emploi de la machine à vapeur, dans certaines conditions, les a rendus extrêmement économiques; prix des places sur les bateaux à vapeur du Missisipi, de l'Ohio, de la Loire, etc.; prix des places sur divers canaux. — Les voies d'eau naturelles en bon état l'emportent sur toutes les autres pour le

SIXIÈME LEÇON.

SEPTIÈME LEÇON.

HUITIÈME LEÇON.

NEUVIÈME LEÇON.

être employées avec des avantages aux travaux qui ont une portée militaire. — En modifiant leur caractère, ne les rendrait-on pas plus propres à être appliquées aux travaux publics en général? — Est-il vrai qu'on puisse supprimer les armées, en se fondant sur les tendances pacifiques de l'Europe? — Les intérêts pacifiques grandissent chaque jour; divers faits, et, entre autres, le mouvement d'expansion des peuples européens sur le reste du monde, la propagation des formes représentatives, les liens qu'établit le crédit public, sont des obstacles à la guerre en Europe; mais doit-on croire que le règne de la paix universelle soit venu? — Le christianisme lui-même a transigé avec la guerre. — L'abbé de Saint-Pierre a été raillé par le XVIIIe siècle, et les disciples de Voltaire, qui avaient honni la guerre et préconisé la paix, ont promené la guerre sur l'univers entier. — Prédications pacifiques de Camille Desmoulins et protestations d'amour de la paix par Napoléon et par Pitt. — La guerre semble être un instinct de notre nature. — Autorités anciennes et modernes contre la guerre; réflexions de La Bruyère. — Cependant la guerre n'a pas cessé de se faire. — Définition de la civilisation par M. Cousin. — Rôle de la force dans le monde. — On verra de plus grandes confédérations que dans les siècles précédents; mais, malheureusement, ce n'est pas une raison pour que la guerre cesse. — L'Europe pourrait être en paix, sans que ce fût la paix de toute la civilisation; perspective d'avenir possible. — Besoin pour l'homme de la lutte, soit contre la nature, soit même contre ses semblables. — La suppression complète des armées doit être regardée comme un rêve; mais les armées doivent être à l'avenir principalement défensives; sous cette forme, elles pourront être plus facilement employées à la production.

QUATORZIÈME LEÇON.

Dans plusieurs pays de l'Europe, autres que la France, on s'est occupé d'utiliser la force des soldats. — Les armées permanentes ne sont pas anciennes en Europe; au moyen âge, il existait à peine une sorte de cadres militaires; les grandes armées permanentes ne datent guère que de Louis XIV. — Comment, en quelques pays où se sont conservées les institutions militaires du moyen âge, la question de l'application de l'armée à la production est d'une solution plus facile. — Organisation des *Confins Militaires* de l'empire d'Autriche, son origine et ses bases; les *régiments-frontières* se livrent à la production, leur participation aux travaux publics; des officiers d'économie. — Avantages politiques et économiques de cette institution. — *Colonies Militaires* de la Russie; en quoi elles diffèrent des régiments-frontières de l'Autriche; fondation de ces colonies par l'empereur Alexandre; organisation distincte de la population militaire et de la population civile; comment se recrutent les régiments. — Économie résultant de cette organisation, et prospérité de la contrée où elle a été mise en vigueur; toutefois, les soldats des colonies ne concourent pas à la production.

QUINZIÈME LEÇON.

Intérêt qu'offre, pour la France, propriétaire de l'Algérie, l'idée de faire concourir les armées à la production. — Organisation de l'armée suédoise *indelta.* — Rôle historique et qualités éminentes du peuple suédois; la Suède présente un mélange d'institutions anciennes et de créations modernes; elle n'a pas été conquise comme le furent, il y a quatorze siècles, les dépendances de l'empire romain; les paysans n'y ont jamais été serfs; néanmoins, dans l'ancienne armée suédoise, les paysans formaient l'infanterie, et les nobles, la cavalerie. — Le roi Charles XI, ses hautes facultés; pauvreté de la Suède; Charles XI veut constituer une grande armée à peu de frais; *Réduction* de 1680, elle consista à reprendre les domaines distraits de la couronne depuis la mort de Charles IX; ces domaines furent appliqués par Charles XI à des services publics, et principalement à la dotation de de l'armée *indelta*; les officiers et les sous-officiers reçoivent, au lieu de solde, des *bostælles* ou fiefs temporaires. — Pour les soldats, l'organisation du moyen âge a été maintenue et régularisée; chacune des petites circonscriptions du territoire fournit un soldat; elle lui donne pour demeure une chaumière avec des terres. — Avantages attachés à la profession militaire en Suède. — Organisation de la cavalerie suédoise. — Succès militaires de l'armée *indelta*; elle ne réussit pas moins dans la production : non-seulement les soldats sont cultivateurs, mais ils louent leurs bras pour toute sorte de travaux; les soldats de l'armée dite de garnison (*værfvade*) ont également cette faculté. — Depuis 1810, l'armée indelta est appliquée régulièrement aux travaux publics; mode de cette application au canal de Gothie. — A la différence de l'armée française, l'armée suédoise s'est montrée apte à être utilement employée à des travaux publics purement civils; si la première a plus que la seconde l'ardeur militaire, elle n'a pas au même degré le sentiment de l'utilité nationale. — Le soldat suédois est généralement marié; avantages qui résulteraient du mariage des soldats. — L'armée indelta confirme cette opinion, que l'organisation du moyen âge se prête, en subissant une transformation, à l'application de l'armée aux travaux publics. — Elle est le résultat nécessaire du passépolitique de la Suède, comme la constitution de l'armée française résulte de l'histoire de France; nos rois ont eu à combattre une féodalité puissante, ils l'ont vaincue au moyen d'armées permanentes qu'ils ont ensuite tournées contre l'Europe; les rois de Suède n'ont pas eu de grande féodalité à détruire, ils ont eu seulement une ancienne hiérarchie à transformer. — Comment les nations ne peuvent échapper aux conséquences de leurs traditions.

SEIZIÈME LEÇON.

Organisation de l'armée prussienne. — Les soldats de cette armée concourent individuellement à la production ; elle diffère de l'armée suédoise, en ce qu'elle est une création toute moderne, et de toutes les armées du monde, par l'application étendue qu'elle offre du principe d'égalité. — Idée ancienne des levées en masse ; la *landwehr* prussienne est une sorte de levée en masse organisée. — Moyennant le système de la landwehr, la Prusse a beaucoup de soldats, mais une petite armée permanente ; plus qu'aucun des grands États, elle avait besoin d'une force militaire considérable et en même temps d'une sévère économie ; par le système de la landwehr, elle a satisfait à cette double nécessité. — La Prusse est redevable de ce système aux leçons de l'adversité ; organisation vicieuse de l'armée prussienne en 1806 ; ses désastres ; le traité de Tilsitt la réduit à 40,000 hommes ; comment cette disposition fut éludée par le gouvernement prussien, et comment une fraude pieuse donna naissance à la landwehr. — En Prusse, tout le monde est soldat ; il n'y a pas de remplacement ; chacun ne reste qu'un espace de temps très-limité sous les drapeaux ; le gouvernement n'a rien négligé pour exciter dans cette armée l'esprit militaire ; avantages moraux et matériels attachés en Prusse à la profession des armes. — Composition de l'armée prussienne : armée de ligne, premier ban de la landwehr, deuxième ban de la landwehr et *landsturm*. — L'armée de ligne se compose des jeunes gens de vingt à vingt-cinq ans, astreints à trois années de service ; ceux qui présentent des diplômes universitaires, ne servent qu'un an ; volontaires de l'armée de ligne. — Des rangs de celle-ci, on entre dans le premier ban de la landwehr, où l'on reste jusqu'à trente-deux ans, et, après cet âge, dans le second ban ; à partir de trente-neuf ans jusqu'à cinquante, on appartient à la landsturm. — Le premier ban est astreint à deux revues annuelles, au printemps et à l'automne ; pouvoir discrétionnaire laissé au gouvernement pour l'appel des citoyens à ces revues ; il en use avec discernement et bienveillance. — Budget de l'armée en Prusse. — Avantages de ce système militaire : la force vive du pays n'est pas soustraite à la production ; l'armée peut devenir difficilement un instrument de conquête ou d'asservissement ; par cette organisation, des sentiments de bienveillance mutuelle naissent entre toutes les classes ; les exercices militaires servent à l'éducation du corps, dont tout le monde a besoin. — Application du principe d'égalité aux conditions de l'avancement ; écoles militaires en Prusse ; examens, garanties morales ; Écoles centrales de guerre à Berlin ; l'armée prussienne présente un exemple remarquable de l'union de la force et des lumières. — Devoir militaire et devoir d'école. — Grands approvisionnements de l'armée prussienne en matériel de toute sorte.

DIX-SEPTIÈME LEÇON.

La landwehr prussienne a accrédité en Europe l'organisation des réserves. — Système proposé pour la France dans un écrit récent ; l'idée de l'application de l'armée aux travaux publics y est unie à celle d'une réserve. — Ce système consiste dans la formation de *compagnies de travail*, composées de volontaires ; il repose sur les idées suivantes : 1° limiter le temps de service en raison du travail des hommes, ce qui stimulerait le zèle des soldats ; 2° prendre les hommes pour les compagnies de travail immédiatement au sortir de leurs familles, sans les faire passer par les cadres de l'armée proprement dite. — Système plus complet exposé dans un écrit intitulé : *De la constitution de l'armée sous la monarchie de* 1830, par M. Larréguy. — Principes qui ont guidé l'auteur dans son projet ; tout Français doit son tribut à la défense de la patrie, et il l'acquitte, soit par un service personnel, soit en argent ; le service de l'armée se divise en service actif et service de réserve ; le premier durerait dix années, et, après vingt années, il donnerait droit à une retraite ; le second ne durerait que cinq ans, dont la moitié se passerait en congé, et sur l'autre moité, douze mois seraient consacrés aux exercices militaires, dix-huit aux travaux publics d'utilité départementale ; la répartition entre les deux armées se ferait d'abord par le choix des hommes, puis par la volonté du gouvernement ; la partie énergique et ardente de la population solliciterait le service actif ; les hommes doux et laborieux se présenteraient pour la réserve. — Avantages de cette combinaison ; moyens financiers par lesquels M. Larréguy pourvoit à l'entretien des deux armées. Importance des services à attendre de l'armée de réserve. — Nécessité pour les gouvernements modernes de modifier dans ce sens l'organisation des armées ; les objections que l'idée d'une réserve a soulevées ne sont pas fondées. — On n'a pas besoin aujourd'hui de soldats tels que ceux d'Austerlitz ; on ne saurait les avoir ; il faut une armée de défense et non une armée d'agression. — Il ne faut pas attendre les leçons de l'adversité pour réaliser les améliorations reconnues possibles.

DIX-HUITIÈME LEÇON.

Au nombre des causes d'insuccès de l'application de l'armée aux travaux publics, on doit ranger le défaut de force physique chez les soldats. — Faiblesse de constitution d'une partie des jeunes gens appelés au service chez tous les peuples et particulièrement en France ; non-valeurs du recrutement en France et en Prusse. — Causes qui influent sur la force physique des hommes ; 1° la race ; 2° le régime hygiénique ; résultats obtenus en Angle-

DIX-NEUVIÈME LEÇON.

VINGT ET UNIÈME LEÇON.

VINGT-DEUXIÈME LEÇON.

VINGT-TROISIÈME LEÇON.

Le commerce proprement dit est de toutes les industries celle pour laquelle on a le plus spécialement réclamé le monopole de l'État; l'individualisme y exerce en effet une influence plus particulièrement fâcheuse. — Dans le commerce, la concurrence a souvent pour effet d'élever les prix, par suite de frais excessifs pour le magasin et pour les annonces; elle occasionne une détérioration de la qualité ; falsifications pratiquées sur divers produits, même sur les médicaments; réclamations de Charles Fourier contre ces fraudes. — Elles sont plus faciles à l'industrie commerciale qu'à l'industrie manufacturière, parce que le manufacturier subit le contrôle du marchand dont l'œil est exercé, et que celui-ci n'a affaire qu'à un public plus inexpert. — Le principe de la *moindre action* est complétement inconnu dans le négoce tel qu'il existe en France et à peu près partout; le personnel y dépasse de beaucoup ce dont il est besoin. — Ceux qui, pour remédier à ces abus, demandent pour l'État le privilége du commerce, en laissant d'ailleurs les autres industries aux particuliers, arguent de l'inutilité de la concurrence pour l'industrie commerciale où il n'y a pas de procédés à perfectionner; cette idée extrême n'est que spécieuse; il n'est pas exact que la concurrence soit inutile dans le commerce. — Les commerçants ne sauraient être transformés en fonctionnaires publics sans beaucoup d'inconvénients ; dangers qu'aurait la mesure pour l'autorité elle-même. — Le sentiment libéral qui anime les sociétés modernes répugne à cet envahissement par le gouvernement, qui peut centraliser mais non absorber. — L'État doit intervenir dans le négoce, soit par la création de bonnes voies de communication qui ont pour effet de réduire le coût des transports, soit par l'amélioration et l'extension des institutions de crédit, soit par la répression des fraudes, et par des mesures rendant efficaces les marques de fabrique, soit par la vérification des poids et mesures. — Mais, de ces moyens à une prise de possession, il y a une distance infinie ; ce n'est qu'au cas d'une nécessité absolue que l'État pourrait s'emparer de quelques branches du négoce. — Un avenir plus régulier ne semble-t-il pas se préparer pour le commerce? puissance centralisatrice des capitaux ; elle commence à se faire sentir dans l'industrie commerciale; les grands magasins tendent à se substituer aux petits; avantages de ce nouvel état de choses; ce ne sera pas de la féodalité commerciale. — Ce qu'on doit attendre du développement de l'instruction professionnelle pour ménager la transition.

VINGT-QUATRIÈME LEÇON.

Contre les abus de la liberté, il y a deux systèmes de remèdes, les uns dérivant de l'association, les autres de la surveillance de l'autorité. — Le principe

VINGT-CINQUIÈME LEÇON.

On s'est demandé dans ces derniers temps s'il ne conviendrait pas pas d'établir des corporations industrielles, organisées sur d'autres bases que celles de l'ancien régime. — Plan de M. de la Farelle ; s'il présente des inconvénients de détails, l'idée mère en est bonne. — Objection tirée de la situation politique, pour la France. — Tendances actuelles de l'industrie vers l'association ; comités divers provoqués par la crainte de traités de commerce nuisibles aux fabrications nationales ; association des propriétaires des mines de Saint-Étienne. — Avantages que l'industrie retirerait d'une bonne organisation ; comparaison entre les avocats qui sont organisés et les médecins qui ne le sont pas. — De meilleurs rapports s'établiraient entre les producteurs et l'État, ce qui faciliterait la perception de l'impôt ; exemple de la bijouterie parisienne. — Une société industrielle se constitue ; elle sera l'œuvre du temps. — Dans nos préoccupations en faveur de l'ordre, au sein de l'industrie, gardons-nous de faire abstraction de la liberté.

FIN DE LA TABLE DES SOMMAIRES.

ERRATA.

Page.	*Ligne.*	*Au lieu de*	*Lisez :*
13	7	et le crédit suppose	et la confiance suppose
14	19	en lui impoasnt par-dessus,	en lui imposant, par-dessus
15	32	ses économies	les économies
36	15	et à une	et a une
37	20	Sous ce rapport, donc	Ainsi,
39	26	M. Mercure Robinson	M. Moncure Robinson
42	1	du prix.... adopté	des prix.... adoptés
45	9	resteraient à 10	resteraient de 10
77	18	attribuait à	attribuât à
96	31	que ceux des	que parmi ceux des
112	3	ainsi : jadis elle	ainsi, jadis, elle
145	12	attendre : et	attendre, et
146	11	elles de tout	elles tout
159	30	consistent à	consisteraient à
161	17	au point de vue	du point de vue
163	16	les titre	les titres
167	7	elle se réunit	elle est réunie
176	25	aucune	une
213	17	introduite	essayée
288	30	*o frælse*	*ofrælse*
305	32	quo	quoi

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
IMPRIMEURS DE L'UNIVERSITÉ ROYALE DE FRANCE,
Rue Racine, 28, près de l'Odéon.